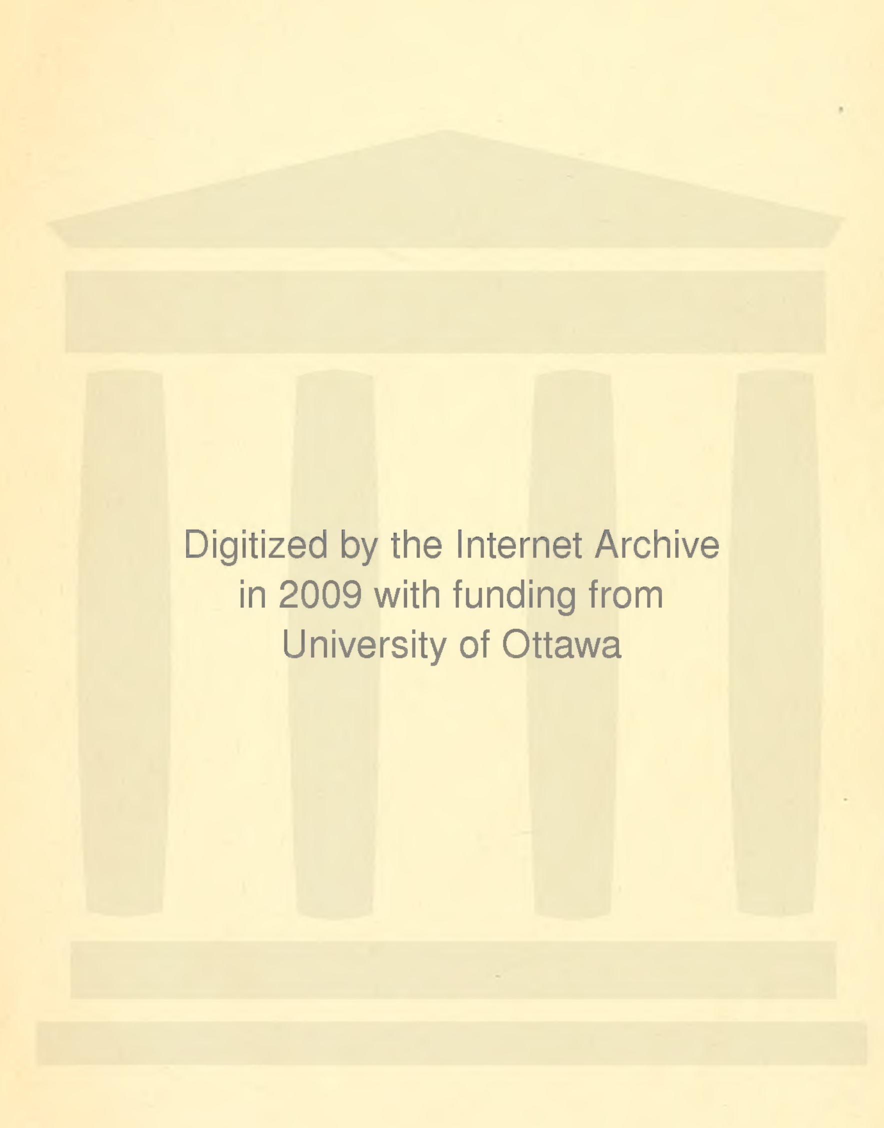






HISTOIRE
MARITIME DE FRANCE

IV

LAGNY. — IMPRIMERIE DE A. VARIGAULT

HISTOIRE MARITIME DE FRANCE

COMPRENANT

L'HISTOIRE DES PROVINCES ET VILLES MARITIMES

DES COMBATS DE MER

Depuis la fondation de Marseille, 600 ans avant J.-C.

De la Flibuste, des Navigations, Voyages autour du monde, Naufrages célèbres,

Découvertes, Colonisations,

De la Marine en général, avant, pendant et depuis le règne de Louis XIV jusqu'à l'année 18[illegible]

PAR LÉON GUÉRIN

Historien titulaire de la Marine, Membre de la Légion d'honneur

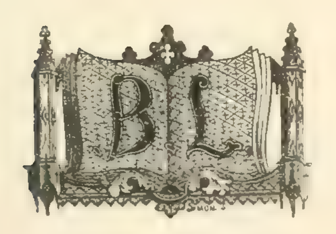
NOUVELLE ÉDITION

ENTIÈREMENT REVUE ET AUGMENTÉE DE TROIS VOLUMES

Illustrée de 36 gravures sur acier, tirées sur papier de Chine

---

TOME QUATRIÈME



PARIS

BOULANGER ET LEGRAND, LIBRAIRES-ÉDITEURS

6, RUE DE BEAUNE, PRÈS LE PONT-ROYAL

ANCIEN HÔTEL DE NESLE



SUITE DE LA PÉRIODE

de

LA GRANDEUR MARITIME DE LA FRANCE

DE 1691 à 1701.

CHAPITRE PREMIER.

De 1691 à 1693.

Ministère de Pontchartrain le père. — Continuation de la guerre. — Divisions Digoine et de Flacourt. — Campagne dite *du Large*, en 1691. — Dernières affaires des Français en Irlande. — Retour définitif de ceux-ci en France, avec quatorze mille Irlandais. — Expéditions du vice-amiral d'Estrées et du bailli de Noailles, lieutenant général des galères, sur les côtes d'Italie en Espagne. — Faits d'armes particuliers. — Le capitaine Croisié, de Bayonne. — Courses de Duguay-Trouin, en 1691. — Nouveaux exploits et portrait de Jean Bart. — Campagne de 1692. — Nouveaux efforts de Louis XIV en faveur de Jacques II. — Contre-temps et faits d'armes de d'Estrées, chargé de faire passer une escadre de Toulon dans l'Océan, pour la joindre à celle de Brest. — Ordre impératif donné à Tourville de chercher et d'attaquer l'ennemi, sans attendre la jonction avec d'Estrées. — Admirable résignation de Tourville. — Glorieuse défaite de La Hougue, le 29 mai 1692. — Suites de cette défaite, fort exagérée par la plupart des auteurs. — Tourville est fait maréchal de France. — Événements en Amérique pendant les années 1691 et 1692. — Défaite et mort de Cussi à Saint-Domingue. — Le comte de La Roche-Courbon-Blenac bat les escadres anglaises dans la mer des Antilles. — Ducasse nommé gouverneur de Saint-Domingue. — Tentatives inutiles des ennemis sur Saint-Domingue et les autres Antilles françaises. — Expédition des flibustiers français à la Jamaïque. — Affaires de la Nouvelle-France. — Les Anglais, désespérant de leur position dans l'Amérique septentrionale, font des ouvertures de neutralité. — Elles sont rejetées. — Les Français reprennent leurs postes en Acadie. — Escadre de France à Terre-Neuve. — Les Anglais attaquent de nouveau Plaisance, et sont obligés de lever le siége. — Les Anglais ont partout le dessous dans l'Amérique du Nord.

A un ministre jeune, ardent, trop ardent peut-être, mais susceptible des plus grandes choses, succéda un personnage froid, posé, calculateur, qui d'abord s'était fait connaître comme premier président au parlement de Bretagne, puis, en 1689, avait été nommé à la place de contrôleur général des finances, et qui enfin allait joindre à cette dernière charge, comme auparavant le grand Colbert, celle de secrétaire d'État de la marine. C'était Louis Phélipeaux, comte de Pontchartrain, né en 1643, d'une famille célèbre dans la magistrature, et qui devait le devenir plus encore dans la marine, par plusieurs générations de ministres. Seignelai avait tenu d'une main ferme les affaires de son département,

jusqu'à ce que le mal sous lequel il succomba eût atteint son dernier période. Tout à la fin de sa carrière, quand il ne lui était plus resté aucune force d'action, quelque relâchement avait commencé à s'introduire moins dans la discipline des armées navales que dans l'administration maritime du royaume. Les abus et la négligence semblaient vouloir mettre à profit, pour redoubler, l'inexpérience du nouveau ministre; mais sa perspicacité naturelle, la précision de ses idées, son instinct d'ordre et de calcul, la solidité à la fois et la facilité de son esprit, et par-dessus tout sa probité proverbiale, s'employèrent bientôt à parer à ces graves inconvénients. Malheureusement il se trouva, pour ses débuts, engagé dans une guerre navale qui ne lui laissa pas tout d'abord le loisir de s'instruire avant d'ordonner. Pontchartrain n'avait, ni par goût ni par habitude, la connaissance des flottes et des hommes de mer, qui avait distingué Seignelai; c'était un très-habile, très-intelligent, très-intègre administrateur; mais peut-être, dans les circonstances, aurait-il fallu quelque chose de plus: une tête et un bras à la fois; et l'on ne peut se défendre de penser qu'il y avait, à cette époque, dans l'armée navale, deux hommes bien capables de répondre à cette double nécessité : Tourville et Château-Renault.

Louis XIV ayant fait construire et armer à Bayonne plusieurs vaisseaux de 64 canons chaque, le capitaine de vaisseau de Digoine fut envoyé, de l'île d'Aix, avec une division navale, composée du *Téméraire*, qu'il montait, du *Courageux*, capitaine des Herbiers, du *Fleuron*, capitaine Montgon, du *Hardi*, capitaine de Montbau, et de la frégate *la Légère*, capitaine de Reals, pour favoriser leur sortie. Averti qu'une flotte marchande anglo-batave, de soixante voiles, avait paru du côté de Bilbao, Digoine alla à sa rencontre et la découvrit le 6 avril 1671. La frégate *la Légère*, qui précédait la division française, prit en chemin plusieurs navires. La nuit et le gros temps qui survinrent, ne permettant pas de commencer un combat ce jour même, on se tint de part et d'autre sur la défensive, chacun cherchant toutefois à se gagner le vent. A l'aube du 7 avril, Digoine voulut faire son attaque; mais le vent s'y opposa et permit au convoi de s'éloigner, après avoir perdu seulement un de ses bâtiments d'escorte et un autre de ses navires marchands. Mais la division française ne se découragea pas, con-

tinua à chasser du plus près possible, jusqu'au 12 avril, que les capitaines de Montgon, des Herbiers, de Montbau, et les officiers Saint-Atre et de La Borde vinrent à bout d'enlever une assez notable partie de ce convoi.

Une autre division de cinq vaisseaux et deux brûlots, commandée par le chef d'escadre de Flacourt, partie de Toulon, le 12 mars, pour aller grossir l'armée navale de la Manche, prit, chemin faisant, après un combat très-vif, deux bâtiments hollandais portant une valeur de près de deux millions.

Quoique Lauzun fût revenu en France, comme on l'a vu, avec une partie des troupes, les Français étaient toujours dans Limerick, conservant à Jacques II un pied en Irlande. On disposa plusieurs convois pour porter dans cette île de nouveaux secours en munitions, en vivres, en argent et en hommes. Nesmond en escorta successivement trois, qui partirent de Brest du 9 janvier au 5 juin 1691. Sur le troisième se trouvaient quatre à cinq cents hommes d'élite, commandés par le lieutenant général de Saint-Ruth, qui remplaçait Lauzun. Un officier de marine, nommé Le Motheux, fut chargé de conduire, au mois de juillet de la même année, un quatrième convoi, pendant que le vice-amiral de Tourville, parti de Brest le 25 juin, tenait la mer avec une flotte de soixante et treize vaisseaux et de vingt et un brûlots, et faisait sa fameuse campagne dite *du Large*, réputée son chef-d'œuvre.

La campagne *du Large* ne fut pourtant l'occasion d'aucun grand combat naval; son éclat fut tout entier dans la science et dans la tactique, et de là vient sans doute que ses rayons frappèrent moins le vulgaire que le plus facile des exploits. Les alliés avaient fait des efforts inouïs, durant l'hiver, pour réparer leurs défaites et remettre en mer des flottes plus considérables qu'on ne leur en avait encore vu dans cette guerre. Ils vinrent à bout d'avoir, dans l'Océan, un plus grand nombre de vaisseaux que la France obligée d'occuper beaucoup des siens dans la Méditerranée. Mais Tourville, sans livrer de bataille, sut rendre complétement inutile ce formidable armement; et dans le temps même que les alliés le croyaient réduit à se cacher dans les ports de France, il osa tenir la mer. Croisant pendant quinze jours dans la Manche, il arrêta tous les bâtiments ennemis qui voulaient y

entrer ou en sortir. Ayant appris qu'un convoi, riche de trente millions, et appartenant aux ennemis, devait être dans les parages d'Irlande, il s'approche des îles Sorlingues pour donner des inquiétudes à ceux qui en étaient chargés. Il tombe ensuite sur une flotte qui se rendait de la Jamaïque en Angleterre, la dissipe, s'empare de son escorte et de onze bâtiments marchands; le reste n'échappa qu'à la faveur d'un brouillard épais. Au bruit de cet événement, l'amiral anglais Russel, qui commandait une flotte de quatre-vingt-quatre vaisseaux, se réveille, cherche Tourville et tâche de l'engager à une bataille. Le vice-amiral français le tire au large, conserve l'avantage du vent, et ne lui fournit, durant cinquante jours, aucune occasion de le combattre, en épiant toujours l'instant de l'attaquer lui-même avec toutes les chances du succès. L'amiral anglais, désespéré, l'abandonne, va établir sa croisière vers les côtes d'Irlande, et bientôt, assailli d'une violente tempête, est forcé de rentrer dans ses ports avec tous ses vaisseaux désemparés, après en avoir perdu quatre entièrement et avoir vu périr quinze cents hommes de ses équipages; tandis que son heureux et habile rival conservait la flotte française parfaitement intacte, tenait à l'abri les côtes de France, protégeait les convois d'Irlande, et gagnait, en réalité, grâce à son génie, les plus belles des victoires, celles qui profitent au pays sans lui rien coûter. Tourville fut merveilleusement secondé dans cette campagne par les officiers généraux qu'il avait sous ses ordres, tous hommes d'élite, tels que Forant, Château-Renault, d'Amfreville, de Relingues, de Villette-Murçai, de Langeron, de Nesmond, de Coëtlogon, les de Flacourt, ainsi que par ses capitaines, parmi lesquels on comptait les Jean Bart, les Forbin, les d'Amblimont, plusieurs de La Roche-Courbon-Blenac, les La Rongère, les La Gallissonnière père, les La Roche-Alart, les du Magnon, les Septesmes, les Montbron, les Pallas, les Rosmadeck, les La Roque-Persin, les Cogolin et les Duquesne-Mosnier (1).

Au nombre des officiers qui se signalèrent dans la campagne *du Large*, en prenant des bâtiments ennemis, se signalèrent le capitaine des Francs, commandant *l'Heureux*, de 70 canons, qui soutint un combat contre deux vaisseaux de 64 canons chaque, en enleva un à l'abordage et mit l'autre en fuite; le capitaine de Feuquières, commandant *le Diamant*, qui conduisit au Port-

Louis un navire de cinq cents tonneaux; le capitaine d'Hailly jeune, qui s'empara d'un bâtiment chargé de vivres, nommé *la Levrette*, et l'officier de Saint-Pierre qui se rendit maître d'une frégate anglaise de 32 canons, nommée *le Constant-Warick* (2).

L'Angleterre et la Hollande se lamentaient de plus en plus, et se renvoyaient l'une à l'autre le tort des événements. La chambre des communes de la Grande-Bretagne demanda qu'on informât au sujet du mauvais succès des flottes alliées, et l'amiral Russel, qui avait fait preuve, de son côté, d'une habileté peu commune, mais qui seulement avait rencontré plus habile encore que lui, fut obligé de se justifier (3).

Les affaires de Guillaume III cependant n'allaient pas aussi mal dans l'Irlande même que sur la mer. Le célèbre Marlborough avait remporté plusieurs avantages sur les Irlandais restés fidèles à Jacques II; et, le 22 juillet 1691, le général Ginkel avait gagné la bataille de Kilconnel, où le marquis de Saint-Ruth perdit la vie. Le vainqueur s'était ensuite porté sur Limerick, où un autre général français commandait encore. Une capitulation aussi large que possible, et dans laquelle on comprit les Irlandais fidèles à Jacques II, fut signée dans les premiers jours d'octobre. Les Français se retirèrent avec tout ce qui leur appartenait; on leur rendit même ce qu'on leur avait pris, et les Anglais leur fournirent des bâtiments pour passer en France. Pour la sûreté du retour de ces bâtiments, on dut seulement laisser des otages. Louis XIV, n'ayant pas encore connaissance de ces faits, avait chargé Château-Renault d'un armement de trente vaisseaux, six brûlots et quatre barques longues, lequel partit de Brest, le 24 octobre, pour aller seconder l'insurrection de l'Irlande; mais qui, entré dans la rivière de Limerick, six jours après, n'eut plus qu'à faire exécuter la capitulation, puis à revenir en France, le 2 décembre 1691, ramenant quatorze à quinze mille individus, la plupart Irlandais.

Les titres de vice-amiral du Levant et de vice-amiral du Ponant n'emportaient point pour leurs possesseurs la nécessité de ne commander que dans celle des deux mers qui leur semblait respectivement dévolue. Pendant que le vice-amiral du Levant faisait sa belle campagne *du Large* dans l'Océan, le jeune vice-amiral

du Ponant, Victor-Marie d'Estrées, avec une escadre de huit vaisseaux, se signalait dans la Méditerranée. Il seconda, de concert avec le bailli de Noailles, lieutenant général des galères, les opérations du célèbre maréchal de Catinat dans les États italiens du duc de Savoie; il l'aida à prendre la ville et le château de Nice, et tout le comté de ce nom.

Peu après, d'Estrées, avec quatre vaisseaux, cinq frégates, deux brûlots et trois galiotes à bombe, et le bailli de Noailles, avec vingt-six galères, se rendirent devant Barcelone pour bombarder cette belle et malheureuse cité. Ils y jetèrent huit cents bombes, qui brûlèrent en grande partie l'arsenal, le palais du vice-roi, la cathédrale et une centaine de maisons. C'était une bien cruelle et bien impolitique exécution, contre une ville dont les sympathies s'étaient montrées plus d'une fois françaises; et Louis XIV aurait pu choisir plus adroitement pour se venger du roi d'Espagne. De Barcelone, suivant les instructions qu'il avait reçues, d'Estrées se dirigea sur Alicante, qu'il traita avec plus de rigueur encore. Il y jeta plus de deux mille bombes, qui la ruinèrent entièrement. De Pointis eut une part très-active au succès de ce bombardement. L'approche d'une flotte espagnole considérable força d'Estrées et le bailli de Noailles de s'éloigner de la rade d'Alicante. Toutefois ils firent si bonne contenance en se retirant, que les ennemis, malgré la grande supériorité de leurs forces, n'osèrent rien faire pour les joindre et les combattre, ce à quoi ils auraient pu aisément parvenir. Les vaisseaux et les galères de France rentrèrent, les uns à Toulon, les autres à Marseille, sans avoir éprouvé aucune perte, et après en avoir occasionné de bien cruelles aux sujets du roi d'Espagne.

Dans le cours de la même année 1691, nombre de beaux faits d'armes particuliers avaient eu lieu sur mer, dont il faut au moins signaler quelques-uns. Duquesne-Guiton, neveu du grand Duquesne, qui était resté en France, comme Duquesne-Mosnier, après la révocation de l'édit de Nantes, prit ou brûla, en revenant des Indes-Orientales, plusieurs bâtiments des compagnies d'Angleterre et de Hollande.

Une escadre de treize vaisseaux, retournant au mois d'octobre de l'Océan dans la Méditerranée, sous les ordres de Flacourt, inspira tant de terreur à toute une grande flotte espagnole, com-

mandée par le vice-amiral d'Aguilar, que celle-ci n'osa l'attendre. Elle préféra, dans son espèce de fuite, lui abandonner un de ses vaisseaux, *la Notre-Dame de la Tocha*, de 58 canons, dont *le Constant*, capitaine de Chavigni, se rendit maître après une heure de combat. Le capitaine espagnol don Ponce de Léon, avait été emporté d'un boulet de canon, et son vaisseau avait été tellement maltraité qu'on fut réduit à le brûler.

Une division française de six bâtiments, qui croisait dans la Manche, sous les ordres du capitaine de Méricourt, aperçut plusieurs bâtiments ennemis dans les eaux de l'Angleterre, fondit sur eux toutes voiles au vent, et, après un combat de deux heures, enleva un vaisseau de 56 canons, nommé *l'Heureux-Retour*. Peu après la même division rencontra un fameux corsaire ostendois, du nom de Philippe Méatrix, qui montait un bâtiment de 44 canons et de deux cent cinquante hommes d'équipage, l'attaqua, lui fit perdre la vie dans l'action, et s'empara du vaisseau.

Parmi les armateurs particuliers, ceux de Bayonne. de Saint-Malo et de Dunkerque se firent remarquer en 1691. Le capitaine Croisic ou Croisié, de la première de ces villes, répandit la terreur sur une partie de la côte d'Espagne. Il revenait de course avec le vaisseau *l'Embuscade*, lorsque, le 4 novembre, une tempête l'en sépara. Manquant d'eau et de vivres, il résolut d'en faire au premier endroit de gré ou de force. Il aborda, en conséquence, à un gros village de Galice, et le lendemain il envoya demander aux alcades la permission de faire de l'eau, leur promettant de se retirer ensuite sans avoir causé le moindre dommage. Ils y consentirent, et sur leur parole, il détacha sa chaloupe avec vingt-cinq hommes. Mais les Espagnols les reçurent avec une décharge de cinq ou six cents coups de mousquet, qui, par bonheur, ne tuèrent que deux Bayonnais. Croisic ne perd pas un instant pour se venger d'une telle perfidie. Il met deux chaloupes en mer, débarque avec quatre-vingts hommes, et va droit à un retranchement qu'il aperçoit sur la côte, donnant ordre à son monde de ne tirer qu'à bout portant. Derrière ce retranchement il y avait trois cents Espagnols à pied, soutenus de trente cavaliers qui commandaient les milices assemblées au son du tocsin. Les gens du capitaine Croisic supportent le premier feu sans répondre d'abord; mais bientôt ils

attaquent l'ennemi avec impétuosité, forcent le retranchement, tuent vingt-quatre hommes, en blessent cinquante, font quarante prisonniers, et poursuivent le reste avec une telle furie, que les cavaliers espagnols, ne prenant pas le temps d'organiser leurs montures, abandonnent leurs selles et leurs armes. Les vainqueurs gagnèrent ensuite le bourg, et se disposaient à y mettre le feu, quand ils furent fléchis par les prières et les larmes du curé, des femmes et des enfants. Croisic accorda un généreux pardon, à la condition que l'on s'engagerait, par un traité, à fournir aux Français que le mauvais temps forcerait, dans la suite, à relâcher sur la côte, tous les rafraîchissements et secours dont ils auraient besoin. Après cette convention où l'armateur en course donnait à ses ennemis l'exemple de la modération et de la justice, Croisic se rembarqua, et, le 24 novembre 1691, revint glorieusement à Bayonne.

Duguay-Trouin, ayant reçu de sa famille, en 1691, comme récompense de ses exploits de l'année précédente, le commandement d'une petite frégate de 14 canons, s'était déjà mis en course, épiant le passage d'un ennemi pour se jeter dessus, quand un coup de vent le poussa dans la rivière de Limerick, en Irlande, sous le canon des Anglais. Il ne se déconcerta pas, ne voulut point que sa campagne fût infructueuse, changea ses projets d'abordage de vaisseau en descente, s'élança à terre, suivi de quelques hommes déterminés, et alla s'emparer d'un superbe château appartenant au comte de Clarc; il fit plus : il porta la torche incendiaire sur deux bâtiments échoués dans les vases, et tout cela malgré l'opposition d'un détachement de la garnison de Limerick qu'il fallut combattre. Après quoi il se retira en bon ordre, fièrement, et attendant la fin de l'orage pour se rembarquer. Voilà quelles étaient les prouesses de Duguay-Trouin, à peine entré dans sa dix-huitième année.

De son côté, Jean Bart, qui avait pris part, cette année, à la campagne *du Large*, se signala surtout par sa fameuse sortie de Dunkerque, avec une escadre placée sous ses ordres. Il y avait deux ans que Jean Bart avait soumis au département de la marine un projet d'expédition pour ruiner le commerce des Hollandais dans le Nord, quand on lui donna l'autorisation et les moyens de l'exécuter. Forbin, dans cette occasion, lui fut adjoint, sous

son commandement. Mais à la nouvelle de l'armement qui se préparait à Dunkerque, une flotte de trente-cinq à quarante vaisseaux ennemis accourut pour fermer les passes de la rade de cette ville. Jean Bart n'en persista pas moins dans son dessein; il resta quinze jours dans la rade, avec sept frégates et un brûlot, sans que les Anglais et les Hollandais jugeassent à propos de l'attaquer; et, une nuit, au moment où ils s'y attendaient le moins, il passa par leurs intervalles, le boute-feu à la main à tout événement. Ce fut en vain que la flotte des alliés, s'apercevant un peu tard qu'elle ne bloquait plus rien, voulut lui donner la chasse; le jour était à peine levé que déjà l'escadre de Jean Bart était hors de vue. Dès le lendemain, elle forçait d'amener, après une heure de combat, deux vaisseaux de guerre anglais, et s'emparait de quatre bâtiments richement chargés qu'ils conduisaient en Russie : Jean Bart mit cette prise à l'abri dans un port des royaumes du Danemarck et Norwége, avec lesquels la France était en paix. Deux jours après, il rencontra une flotte de pêcheurs hollandais escortée d'un vaisseau de guerre; il enleva le vaisseau et toute la flotte, vaillamment assisté qu'il fut du capitaine Forbin. Jean Bart et Forbin firent ensuite une descente sur les côtes d'Écosse, et y incendièrent quatre villages et un château, dont ils emportèrent toutes les richesses. Ils brûlèrent encore plusieurs vaisseaux, tant anglais que hollandais; puis ils revinrent à Dunkerque, riches de butin et de renommée.

C'est vers ce temps que Jean Bart fut présenté pour la première fois à la cour. Il n'était bruit que de lui, de ses audacieux exploits, dont on ne peut consigner ici que les principaux; et Forbin avait beau faire, beau dire, avec les airs de noble protecteur qu'il affectait, il ne lui était pas donné d'éclipser Jean Bart. La malheureuse jalousie et l'aveugle vanité du marin provençal ne pouvaient que nuire à sa propre gloire dans le présent, comme dans l'avenir, et le héros dunkerquois, dont il cherchait en toute occasion à rabaisser le mérite en essayant de rehausser le sien, n'en était pas moins en réputation jusqu'à la cour. Il n'était personne qui ne s'y plût à dire : « J'ai vu Jean Bart. » Homme capable de concevoir et d'exécuter les plus grandes choses, avec un héroïsme et une habileté extraordinaires, sa modestie après le succès ressem-

blait presque à de l'indifférence. Peu lui importait qu'on usurpât sur lui la gloire du résultat, s'il avait en lui-même la conscience de l'avoir méritée. Sa franchise était égale à sa valeur; mais la timidité de ses manières et de son langage quand il se trouvait dépaysé, c'est-à-dire quand il n'était plus sur son bord ou au milieu de ses braves Dunkerquois, avait, pour l'observateur ami des contrastes, un cachet plein de charmes : car il n'est rien qui séduise comme la force du lion se voilant, dans les temps ordinaires, des généreuses apparences de la douceur, presque de la faiblesse. Volontiers on pourrait dire que Jean Bart était parmi les marins ce que La Fontaine était, à la même époque, parmi les poètes : la naïveté jointe au génie. Avec ce caractère il est possible qu'il se soit senti fort gêné à la cour, en présence de toutes les pompes de Versailles; mais assurément, il n'y laissa échapper aucune des absurdités rapportées, comme des originalités, par les misérables auteurs d'*ana*, qui ont brodé sur sa vie. S'il y fut l'ours dont parle Forbin dans ses Mémoires, ce fut donc au même titre de candide grandeur qui faisait donner à La Fontaine le surnom de bonhomme. Forbin, fier partisan du blason, crut faire tort dans l'avenir à un émule qui lui rendait plus de justice, en écrivant que Jean Bart était simple fils d'un pêcheur; c'était un mensonge, mais un mensonge que, pour la plus grande gloire de l'enfant de Dunkerque, on aimerait au contraire à pouvoir tenir pour une vérité. Au moins releva-t-il singulièrement la renommée de la famille d'armateurs intrépides dont il était issu. Est-il vrai qu'il ne sût pas même signer son nom, comme l'a encore écrit Forbin? Cela peut paraître fabuleux, étant né de parents fort en état de lui faire donner de l'éducation. En tout cas, il avait, au rapport de ses contemporains, l'esprit net et solide, un rare bon sens, une heureuse conception, une valeur ferme, toujours égale, une vigilance merveilleuse, un sang-froid admirable durant l'action; s'il ne savait pas écrire, il savait former des plans, combattre et vaincre; et, sous ce rapport, Forbin, malgré tout le mérite qu'on doit lui reconnaître d'ailleurs, ne fut jamais son égal. Seignelai, qui s'y connaissait, l'avait bien compris, et quand il s'était agi un moment de tirer l'un et l'autre des prisons d'Angleterre, par voie d'échange, il avait dit : « Jean Bart d'abord, Jean Bart sur-

tout. » Au physique, le héros dunkerquois avait une véritable tête flamande, aux cheveux et au teint blonds, aux yeux d'un bleu limpide, aux traits arrondis et respirant la bonhomie. Comme caractère privé, c'était un homme affable, d'une douce familiarité, sincèrement religieux, la providence des malheureux quand il revenait de ses courses, oubliant sa propre personne et parfois même sa famille, qu'il laissa pauvre, pour secourir ceux qui s'adressaient à son intarissable commisération. Tel était Jean Bart, le marin le plus populaire non-seulement de son temps et de la France, mais de tous les temps et de tous les pays.

Au commencement de l'année 1692, alors que Guillaume III, croyant désormais sa puissance bien assise dans toute l'étendue de la Grande-Bretagne, allait prendre le commandement de l'armée des alliés sur le continent, Louis XIV résolut de tenter un grand effort en faveur de Jacques II. Ce malheureux prince, quoique n'ayant plus d'armée, se croyait mieux assuré que jamais par les promesses impuissantes dont ses amis d'Angleterre le berçaient; ses espérances étaient devenues telles, qu'il les avait aisément communiquées aux autres, et que Louis XIV lui-même était persuadé qu'il suffirait d'une imposante démonstration armée pour enlever le royaume d'Angleterre à Guillaume et le rendre à Jacques. Par l'ordre du monarque français, on arma sur l'Océan et dans la Méditerranée; on prépara trois cents bâtiments de transport; on amassa sur les côtes de Normandie, particulièrement à La Hougue, une quantité prodigieuse de munitions de guerre et de vivres; on y fit passer quinze bataillons irlandais, et huit mille hommes de troupes françaises, qui devaient descendre en Angleterre sous le commandement du maréchal de Bellefonds et du duc de Berwick, fils naturel de Jacques. On avait décidé que le vice-amiral d'Estrées, avec douze vaisseaux de guerre, amenés de la Méditerranée, escorterait les troupes du débarquement, tandis que le vice-amiral Tourville, sortant de Brest et tenant la mer avec une flotte considérable, favoriserait la traversée. Ce plan avait été enveloppé de tout le mystère possible; le secret des entreprises était un des grands moyens et un des grands mérites de Louis XIV. Celui-ci pourtant ne put échapper à l'habile surveillance de Guillaume III et de sa femme,

qui prirent aussitôt toutes leurs précautions à l'intérieur, firent arrêter les partisans de Jacques II, et donnèrent des ordres extraordinaires pour la défense des côtes d'Angleterre. Menacés à la fois d'une révolte et d'une descente, ils étouffèrent l'une sur-le-champ et se tinrent prêts à éviter l'autre. On fit radouber et armer tous les anciens vaisseaux dans les ports de la Grande-Bretagne; de nouveaux sortirent des chantiers et ils furent aussi armés avec tant de célérité, qu'on en vit un à trois ponts prêt à mettre à la voile dix jours après avoir été lancé à l'eau. C'était moins fort que ce qui avait été vu en France sous le ministère de Seignelai; mais cette lutte de puissance et d'activité navales entre deux grands peuples est encore admirable à contempler, de l'un comme de l'autre côté de la Manche.

Avant les engagements généraux, quelques combats de détail eurent lieu. Une escadre de quatre bâtiments de 26 à 54 canons, sous les ordres du chevalier des Augers, croisant sur les côtes de Biscaye, se jeta, le 29 janvier, sur une flotte marchande de vingt-deux voiles, convoyée par deux bâtiments de guerre hollandais, de 32 canons chaque; des Augers coula à fond le principal de ces deux bâtiments, tandis que les capitaines de frégate Serpault le jeune et Duvignau faisaient subir un même sort au second, et que le chevalier Damon se rendait maître de dix des navires marchands. Les armateurs de Saint-Jean-de-Luz en prirent trois autres. L'intrépide corsaire bayonnais Croisic, avec son seul bâtiment, donna la chasse, dans les mêmes parages, à deux vaisseaux hollandais, en joignit un, l'aborda, et, après un carnage horrible dans lequel périt le capitaine ennemi au moment où, couvert de blessures et sanglant, il se traînait encore pour mettre le feu à ses poudres, força enfin, de retranchement en retranchement, toute l'étendue du pont, l'intérieur même du vaisseau, et amarina sa conquête. Le chef d'escadre de Nesmond, qui croisait dans la Manche, s'empara aussi de quatre navires hollandais d'un chargement très-riche.

Victor d'Estrées, qui était allé chercher des vaisseaux dans la Méditerranée, partit de Toulon au commencement de mai; et, le 18, il était sur le point de passer le détroit de Gibraltar, quand s'éleva une si furieuse tempête, que toute son escadre put un moment se croire perdue. Deux de ses vaisseaux échouèrent sur

les côtes de Ceuta, et presque tous les équipages en tombèrent au pouvoir du gouverneur espagnol de cette ville d'Afrique. D'Estrées, s'étant réparé de son mieux, remit à la voile, et, chemin faisant, détruisit, sur les côtes de Portugal, quatorze bâtiments marchands, tant anglais que hollandais, escortés par deux vaisseaux de guerre. Mais ce succès était bien insignifiant mis en regard de ce qui se passait, à ce moment-là même, dans la Manche, où l'escadre de d'Estrées, quoique fort attendue, n'arrivait pas.

On venait d'apprendre, à Versailles, que la flotte d'Angleterre, forte de soixante-trois vaisseaux de ligne et de vingt-trois frégates et brûlots, aux ordres du grand-amiral Russel, tenait la mer, dans le but d'opérer sa jonction avec une flotte hollandaise de trente-trois vaisseaux, commandée par l'amiral Allemonde. Aussitôt, sur l'assurance qui lui est donnée par Jacques II que nombre de capitaines de la flotte anglaise sont prêts à faire défection et que Russel lui-même n'est pas loin de se laisser ébranler, Louis XIV envoie à Tourville, qui se tenait à Brest, cet ordre que l'on croirait appartenir plutôt aux temps chevaleresques et malheureux des premiers Valois, qu'à une époque connue par ses grandes combinaisons stratégiques : « Allez chercher mes ennemis, et combattez-les, forts ou faibles, partout où vous les trouverez, quoi qu'il en puisse arriver. » Tourville ayant eu connaissance de la jonction opérée entre l'amiral Allemonde, conduisant trente-trois vaisseaux hollandais, et l'amiral Russel, commandant soixante-trois vaisseaux de ligne et vingt-trois frégates et brûlots, voulait attendre à Brest l'arrivée de l'escadre de Toulon. Mais le ministre Pontchartrain eut la témérité de lui écrire : « Ce n'est point à vous à discuter les ordres du roi, c'est à vous de les exécuter et d'entrer dans la Manche. Mandez-moi si vous voulez le faire, sinon le roi commettra à votre place quelqu'un plus obéissant et moins circonspect que vous. » Tourville, l'indignation et le désespoir au cœur, assembla aussitôt ses capitaines et leur fit la lecture de cette insolente épître. « Il ne s'agit point de délibérer, leur dit-il ensuite, mais d'agir. Si on nous accuse de circonspection, du moins que l'on ne nous taxe pas de lâcheté. » Et il les renvoya tout de suite en leur donnant l'ordre d'appareiller, quoiqu'il n'eût que trente-neuf vaisseaux et sept brûlots à sa disposition.

Déjà les Anglais étaient prêts à intercepter tous les renforts que la flotte française comptait recevoir. Deux de leurs escadres étaient en station, l'une à la hauteur de Guernesey, et l'autre entre la presqu'île de Cotentin et le Pas de Calais. Tourville, longtemps repoussé par les mêmes vents qui empêchaient d'Estrées de le joindre, et qui, par contre, amenaient à pleines voiles la flotte hollandaise à celle des Anglais, ne vint à bout d'appareiller définitivement de Berthaume que le 12 mai. Ces vents, qui continuèrent jusqu'au 27, ne permirent qu'à la seule division du lieutenant général Villette-Murçai de se réunir au vice-amiral Tourville, qui se trouva, par suite, avoir quarante-quatre vaisseaux de ligne et treize brulots. Sur ces entrefaites, on s'était ravisé à Versailles; des nouvelles étaient arrivées de Londres, qui apprenaient la découverte du complot formé par les partisans de Jacques II, et qui ne permettaient plus de douter de la fidélité des capitaines de la flotte anglaise à la personne de Guillaume III; au reçu de ces nouvelles si opposées à ce dont on se tenait naguère pour assuré, on expédia de Cherbourg dix *courvettes*, ou barques longues à un mât, à voiles et à rames, d'où les corvettes prirent naissance; elles portaient la révocation de l'ordre impératif si inconsidérément donné à Tourville, et laissaient à cet amiral la faculté d'attendre pour livrer bataille, avec le moment opportun, l'arrivée de l'escadre de d'Estrées, et celle de deux autres sous les ordres de Château-Renault et du marquis de La Porte, en tout vingt-trois vaisseaux supplémentaires. Mais il était trop tard : les *courvettes* ne purent rencontrer Tourville. Le vice-amiral français entra dans la Manche, le 27 mai, à la faveur d'un vent d'ouest, et, le 29, à quatre heures du matin, il découvrit les ennemis à sept lieues au large entre le cap de La Hougue et la pointe de Barfleur. Les alliés avaient quatre-vingt-dix-neuf vaisseaux de ligne, portant 6,994 canons et quarante mille six cent soixante-quinze hommes; trente-sept frégates et brûlots complétaient cette formidable flotte, à laquelle Tourville n'avait pas un nombre égal de seulement moitié à opposer. L'illustre amiral ne s'était pas attendu à se trouver en si grande disproportion de forces. Son courage n'en fut point ébranlé; il était décidé à se dévouer corps et âme à l'exécution de l'ordre qu'il avait reçu. Mais pour qu'on ne l'accusât pas, sur

la flotte, de folle présomption et d'exposer à plaisir ses vaisseaux et ses hommes à être écrasés, il assembla les officiers supérieurs en conseil de guerre, et leur montra l'ordre écrit de la propre main du roi, de combattre fort ou faible. Dès lors, il n'y eut plus qu'un cri dans le conseil : « Il faut combattre! »

A l'instant, Tourville, qui se trouvait au vent des ennemis à une distance très-favorable encore pour éviter, s'il lui plaisait, une action, donna le signal d'arriver toujours sur les flottes alliées dans l'ordre de bataille qu'il avait fixé. Le lieutenant général d'Amfreville, monté sur *le Merveilleux*, de 92 canons, avait le commandement de l'avant-garde, composée de quatorze vaisseaux, et que l'on reconnaissait à son pavillon blanc et bleu. Tourville, en personne sur *le Soleil-Royal*, portant alors 106 canons, commandait le corps de bataille, composé de seize vaisseaux, et qui se distinguait au royal pavillon blanc. Il avait Petit-Renau à son bord. Le lieutenant général Gabaret, monté sur *l'Orgueilleux*, de 94 canons, avait l'arrière-garde, formée de quatorze vaisseaux et portant le pavillon bleu, troisième couleur des armées navales de France dans ce temps.

Du côté des ennemis, l'avant-garde ou escadre blanche, composée de trente-six vaisseaux hollandais, était commandée par l'amiral Allemonde, comptant entre autres, parmi les officiers généraux sous ses ordres, Kallemburg, ce brave et digne ami du grand Ruyter. Le corps de bataille, au pavillon rouge, première couleur d'Angleterre, fort de trente et un vaisseaux, dont cinq de 100 canons et plusieurs de 90, obéissait directement au grand-amiral Édouard Russel, commandant en chef des alliés, qui avait pour vice-amiral le chevalier Showel. L'arrière-garde, ou escadre bleue d'Angleterre, se composait de trente-deux vaisseaux, aux ordres du chevalier Jean Ashby, ayant Georges Rooke pour vice-amiral de son escadre, et Richard Carter pour contre-amiral. Sitôt que l'amiral Russel aperçut l'armée de France qui venait à lui, il alla avec son vaisseau le plus près du vent qu'il put, de manière à ce que tous les capitaines de sa flotte vissent ses commandements; puis, en haussant son hunier, il fit signe à ses vaisseaux de se placer dans l'ordre qu'il avait réglé. Sa ligne, formée dès huit heures du matin, s'étendait depuis le sud-sud-ouest jusqu'au nord-nord-est, et avait mis en panne pour attendre

les Français, qui avaient au commencement l'avantage du vent.

Tourville, voyant que quelques-uns de ses vaisseaux n'avaient point encore pris leur poste, fit un nouveau signal pour les presser de s'y rendre; tandis que lui-même arrivait vent arrière avec ses deux huniers et sa misaine sur les ennemis, et faisait gouverner directement sur l'amiral d'Angleterre, dont il observait tous les mouvements, de peur que l'occasion ne lui échappât de le combattre en personne. Villette-Murçai, qui commandait une des divisions de l'escadre blanche de France, faisait la même manœuvre avec *l'Ambitieux*, de 92 canons, pour atteindre le vice-amiral de l'escadre rouge d'Angleterre. Le chef d'escadre de Langeron, qui, monté sur *le Souverain*, de 80 canons, conduisait la troisième division de la même escadre, entra aussi en ligne et prit son poste.

Par ailleurs, l'avant-garde française faisait tous ses efforts pour s'approcher de celle des ennemis et arrivait en dépendant sur leur avant-garde; le temps devenant de plus en plus calme, d'Amfreville, qui ne pouvait plus gouverner, se fit remorquer par des chaloupes pour aller aux Hollandais; les chefs d'escadre de Nesmond et de Relingues, qui, l'un sur *le Monarque*, de 92 canons, l'autre sur *le Foudroyant*, de 90, conduisaient la seconde et la troisième division de l'escadre blanche et bleue, imitèrent le lieutenant général d'Amfreville; mais la division de Nesmond, qui était plus en avant que les deux autres, approchant plus vite et plus près qu'elles, se posta directement à la tête des ennemis, et l'un de ses vaisseaux, *le Bourbon*, de 66 canons, capitaine Perrinet, qui avait la tête de toute l'armée, se trouva par le travers du premier vaisseau ennemi, de 90 canons. Tant d'audace rendait les Hollandais de plus en plus stupéfaits; ils croyaient rêver de voir la faible escadre de d'Amfreville se faire remorquer pour arriver à leurs trente-six vaisseaux, dont neuf au moins étaient de 84 à 92 canons, et vingt environ de 64 à 74. L'amiral Allemonde soupçonnait une trahison de la part des Anglais, et pensait que, dans un tel état d'infériorité, la flotte française était plutôt venue pour opérer une jonction avec ceux-ci que pour combattre sérieusement; il en envoya témoigner son appréhension à Russel, qui le fit rassurer, en ajoutant toutefois qu'il ne comprenait rien lui-même à ce qu'il avait devant les yeux.

Cependant deux des divisions de l'arrière-garde française, celle

où se trouvait Jean Gabaret en personne, et celle de Coëtlogon, monté sur *le Magnifique*, de 96 canons, arrivaient ensemble, de leur côté, sur l'arrière-garde des ennemis; mais Pannetier, conduisant avec *le Grand*, de 86 canons, la troisième division de l'escadre bleue des Français, qui était la plus éloignée de cette escadre et de toute l'armée, avait beau vouloir et forcer de voiles, il ne pouvait, à son grand danger et désespoir, atteindre son poste; le temps s'y opposait de plus en plus.

Russel ayant donné ordre à la flotte ennemie de laisser avancer les Français autant qu'ils le jugeraient à propos, on se trouvait de part et d'autre à portée de fusil, que l'on n'avait pas encore tiré un seul coup. Ce furent les Hollandais qui, pour éclaircir l'affaire qui leur semblait toujours mystérieuse, lâchèrent les premières bordées. Il était dix heures du matin, quand toute la ligne des Français s'embrasa, mais avec plus d'intensité au corps de bataille que partout ailleurs. Là, il n'y avait aucun vaisseau qui n'eût à en combattre trois de ceux des ennemis. Malgré cette effrayante inégalité de forces, Tourville fit plier par deux fois l'escadre rouge d'Angleterre. Nesmond, avec la division qu'il commandait à l'avant-garde, eut le même avantage sur la tête des Hollandais, qui ne put soutenir la puissance de son feu. Les deux autres divisions de l'avant-garde combattirent vaillamment aussi; mais leur principale occupation fut de tenir le vent; elles rendirent par là un signalé service à la flotte entière, et furent en quelque sorte son salut. La ligne des alliés débordait des deux côtés celle de France, ce qui donnait à craindre qu'elle ne la doublât et ne la mît entre deux feux : l'avant-garde française sut parer à ce danger en se tenant toujours de manière à avoir le vent sur l'ennemi s'il osait avancer. La division de Pannetier continuait à lutter plus désespérément que jamais pour atteindre son poste; le vent, qui était tombé dès le commencement de l'action, venait de se relever au nord-ouest de la manière la plus contraire à Pannetier, qui ne put empêcher qu'entre les deux premières divisions de l'arrière-garde et la sienne, il ne se trouvât un vaste intervalle. Le voyant dans cette fausse situation, vingt-cinq vaisseaux anglais, secondés par le vent qui avait tourné en leur faveur, entreprirent de le couper, et se jetèrent à cet effet dans l'intervalle. En cette extrémité, Pannetier prit le parti de forcer

de voiles et de tenir toujours le vent, pour aller se joindre à l'avant-garde de d'Amfreville. Les vingt-cinq vaisseaux anglais perdirent à le poursuivre un temps considérable qui, autrement employé, leur aurait pu être très-profitable.

Il était deux heures de l'après-midi. Tourville n'avait pas un instant ralenti l'ardeur de ses débuts : un vaisseau des alliés venait d'être coulé bas, un autre de sauter; ni le grand nombre des ennemis, ni le vent qui avait fraîchi et tourné en leur faveur, ne semblaient encore faire pencher la victoire d'aucun côté. L'escadre commandée par Jean Ashby, qui s'était engagée à la poursuite de la division de Pannetier, tomba tout à coup sur celle de Gabaret, y mit le désordre et la força de s'en aller doubler le corps de bataille de Tourville, au moment où cet amiral faisait décidément plier l'escadre rouge de Russel. Il en résulta quelque surprise et quelque confusion dans le gros de l'armée navale de France. D'autre part, sur la proposition de Villette-Murçai, persuadé que s'il laissait encore ainsi la flotte dans un danger, il lui en faisait éviter un plus grand, l'escadre blanche et la division de l'escadre bleue qui s'y était ralliée, durent jeter l'ancre pour résister au vent. Cette immobilité, commandée par les circonstances et la direction du vent, secondait à merveille le dessein que montraient les ennemis d'envelopper les vaisseaux français. Bientôt, en effet, ils se virent entourés de toutes parts, et Tourville eut à soutenir une lutte épouvantable, inouïe, qui paraissait devoir infailliblement se terminer par l'entier anéantissement de l'immortel amiral et des siens. Tout à l'heure chaque vaisseau de son escadre avait à se battre contre trois des ennemis; maintenant c'est à quatre et à cinq qu'il leur faut avoir affaire, de l'un et l'autre bord. *Le Soleil-Royal* de Tourville, et *l'Ambitieux* de Villette-Murçai sont surtout en butte aux plus grands et persévérants efforts des Anglais. C'est à qui emportera, coulera, ou brûlera ces deux grandes citadelles flottantes qui résistent avec une puissance gigantesque au choc incessant qui veut les battre en ruines. Leurs hautes mâtures ont croulé, leurs voiles, naguère encore si fières quand le vent les enflait, roulent sur le flot, ou n'agitent plus que des lambeaux inutiles; *le Soleil-Royal* et *l'Ambitieux* sont entièrement désemparés; et cependant ils tiennent toujours, ils ne sont pas vaincus, et de leurs doubles bordées qui ne se lassent

pas, qui fournissent sans discontinuer un feu imposant et terrible, ils parviennent à refouler à distance respectueuse autour d'eux le cercle de leurs ennemis. Mais ce cercle est inépuisable; il a des seconds, des arrière-rangs, et quand l'un faiblit l'autre le remplace. Les deux héros n'ont plus qu'à s'apprêter à s'ensevelir dans le plus glorieux des désastres : car ni Tourville, ni Villette-Murçai ne veulent entendre parler de se rendre. Heureusement, il y a là-bas plusieurs braves comme eux qui, à travers la plus affreuse fumée, aperçoivent, aux rayons de la lune qui brillait dans son plein, la détresse de l'amiral et de son second; ils accourent, Coëtlogon, noble ami de Tourville, le premier de tous, avec *le Magnifique*, pour les secourir et diminuer leur péril en le partageant. Gabaret, avec *l'Orgueilleux*, de Bagneux, avec *le Prince*, La Gallissonnière, avec *le Saint-Esprit*, de Montgon, avec *le Fleuron*, de Sainte-Maure, avec *le Content*, de Feuquières, avec *le Diamant*, du Rivau-Huet, avec *l'Excellent*, d'Hervault, avec *le Laurier*, La Roche-Alard, avec *le Henri*, le lieutenant général d'Amfreville, sur *le Merveilleux*, son frère le chevalier d'Amfreville, sur *le Gaillard*, et d'Infreville Saint-Aubin, sur *le Saint-Philippe*, sont ceux qui prennent le plus de part au furieux combat qui se renouvelle pour la défense du *Soleil-Royal* et de *l'Ambitieux*, du grand Tourville et du vaillant Murçai. Mais il ne faut point omettre ce vaisseau français dont les Anglais s'étaient montré longtemps les uns aux autres avec terreur la croix noire attachée au hunier d'avant : c'est *le Glorieux*, qui ne mesure ni le courage ni les hauts faits de son équipage au nombre de ses canons; il n'en compte que 66 au plus : mais ce qu'on ne peut compter, c'est le nombre des hommes qu'il a fauchés sur les ponts ennemis. Le capitaine du vaisseau à la croix noire, c'est le chevalier de Château-Morand, neveu de Tourville, qui se couvrit en cette bataille d'une gloire que nulle autre n'éclipsa; nulle, hormis celle de Tourville, qui fut, à la même heure, une gloire surhumaine. Que ne donnerait pas le grand-amiral d'Angleterre pour achever Tourville, pour triompher du plus illustre marin de son temps, comme Duquesne avait triomphé de Ruyter? Pour comble apparent de péril, voilà que l'escadre bleue ennemie se ravisant, quoiqu'un peu tard, prit le parti de rejoindre le gros de la flotte des alliés, sans avoir pu toutefois empêcher l'habile Pan-

netier, auteur d'une diversion si longtemps favorable, d'aller lui-même se réunir au corps de bataille des Français. Mais pour atteindre son but, Jean Ashby eut l'imprudence, qui devait lui coûter cher et être au contraire une occasion de salut pour la flotte française, de lancer ses brûlots et de faire passer ses vaisseaux à leur suite, dans les intervalles des vaisseaux de Tourville qui, dès lors, cessèrent d'être enveloppés. L'escadre bleue d'Angleterre se trouva à son tour à la merci des escadres blanche et bleue de France qui étaient mouillées sous le vent. Elle ne s'en battit qu'avec plus d'acharnement, vaillamment secondée par la division de Showel, le contre-amiral rouge. Tourville recommença à essuyer le feu de sept à huit vaisseaux à la fois, celui du vaisseau de Showel et des vaisseaux de ses deux matelots particulièrement qui se trouvaient au vent du *Soleil-Royal*, ayant derrière eux cinq brûlots. Ils les détachèrent consécutivement sur l'amiral français, au milieu du plus terrible feu de canon et de mousqueterie qui se puisse imaginer. C'était à peine si l'ardeur de l'embrasement général permettait de tourner les yeux de ce côté; on crut un moment Tourville abîmé pour jamais avec *le Soleil-Royal* dans cette atmosphère de fumée et de flammes. Mais les lieutenants d'Hautefort, de Clerac et de Vatry, ayant eu l'intrépidité d'aller dans des chaloupes saisir avec des grappins deux des brûlots tout en feu qui déjà touchaient la proue du vaisseau-amiral et de les remorquer à distance de cette effroyable scène, on vit reparaître *le Soleil-Royal* qui foudroya et coula bas les autres brûlots. Villette-Murçai eut à se défendre aussi de trois de ces redoutables machines incendiaires; mais, chaudement secondé par les vaisseaux de sa division qui s'étaient constamment tenus serrés auprès de *l'Ambitieux*, il démâta le premier des brûlots détachés contre lui, et submergea les deux qui restaient. Les capitaines de La Roche-Alart, sur *le Henri*, des Augers, sur *le Maure*, et Montbron, sur *la Couronne*, méritèrent toute sa gratitude. Forbin, sur son bâtiment *la Perle*, se signala aussi. Les vaisseaux anglais qui avaient eu la témérité de se risquer dans les intervalles des Français, présentant nécessairement le côté, se virent en butte à toutes les bordées de leurs adversaires; on leur rendit avec usure le mal qu'ils avaient fait. Le contre-amiral rouge, passant à portée de demi-pique du *Merveilleux*, le lieutenant général d'Amfreville

ne lui laissa pas perdre un seul des boulets de ce vaisseau. On était assez avant dans la nuit ; une brume épaisse avait succédé au vif éclat de la lune ; le résultat de l'action était au moins indécis, et, malgré leur nombre, malgré leur acharnement, les alliés ne pouvaient empêcher les Français d'appareiller. On entendit encore, du côté de l'ouest, plusieurs volées de coups de canon que des vaisseaux se renvoyaient les uns aux autres : c'était le dernier épisode de la bataille qui durait depuis bientôt quatorze heures ; le vaisseau du contre-amiral bleu des Anglais y fut complétement ruiné, et lui-même, le contre-amiral Carter, y fut tué.

Si la bataille de La Hougue n'avait point eu de lendemain, rien de comparable ne se fût passé de mémoire d'homme. Les Français, malgré la prodigieuse inégalité de leurs forces, avaient tout au moins balancé les avantages des ennemis ; ils leur avaient fait éprouver des pertes plus grandes qu'ils n'avaient eu à en supporter eux-mêmes. Pas un vaisseau de la flotte de Tourville n'avait péri ; il n'en était même aucun dans cette flotte qui ne fût, bien ou mal, en état de naviguer ; tandis que les alliés avaient à regretter plusieurs des leurs, et avaient consumé en vain presque tous leurs brûlots. Malheureusement, faute de ports français sur la Manche pour recevoir les vaisseaux les plus maltraités de Tourville, cette bataille célèbre et d'abord incertaine dans ses résultats devait avoir un lendemain qui la transformerait, sinon en défaite, du moins en malheur pour la France.

La lutte étant terminée, chacun se rangea sans ordre auprès du premier pavillon qu'il rencontra. A une heure de la nuit, le vent ayant recommencé à souffler, Tourville voulut en profiter pour s'éloigner des ennemis, qu'il devait croire disposés à ramener contre lui tous ceux de leurs nombreux vaisseaux qui, ayant le moins donné dans l'action du 29 mai, étaient le plus en état de renouveler le combat. L'amiral tira le coup de canon pour signal d'appareiller, et mit à la voile avec huit vaisseaux qu'il avait ralliés ; la vue des autres lui était dérobée par le brouillard, mais la plupart le rejoignirent le lendemain matin. Il se trouva alors avec trente-cinq de ses vaisseaux, et il ne lui en manquait plus que neuf, dont six avaient pris, sous les ordres de Nesmond, la route de La Hougue, et dont trois, avec Gabaret, de Langeron et le capitaine de Combes, avaient gagné les côtes d'Angleterre, pour de

là se rendre à Brest. Tourville, ayant marché toute la nuit du 29 au 30 mai, avait une lieue d'avance sur les ennemis; mais, outre que la marée ne lui fut pas favorable, *le Soleil-Royal*, qu'il avait si intrépidement exposé et qui avait été le plus maltraité de tous les vaisseaux dans la bataille, naviguait mal et retarda toute l'armée. La flotte française fut obligée de jeter l'ancre, à six heures du soir, par le travers de Cherbourg. Les ennemis, qui n'étaient plus qu'à une demi-lieue, en firent autant. Ils y avaient été engagés par la vue de plusieurs bâtiments marchands qui faisaient route pour le Hâvre sous l'escorte d'un vaisseau de guerre, et qu'ils avaient pris pour l'escadre de Victor d'Estrées. Craignant qu'après s'être joints, les deux vice-amiraux de France ne vinssent l'attaquer, Russel avait aussitôt rangé son armée en bataille. Les ennemis passèrent dans cette attente une partie de la nuit, et, au point du jour, ils s'étaient éloignés d'environ sept lieues. Cette fausse manœuvre de l'amiral anglais aurait dû être le salut de la flotte française, mais celle-ci n'en profita malheureusement pas. Tourville, après avoir enfin pris le parti de passer du *Soleil-Royal* sur *l'Ambitieux* avec Petit-Renau et vingt autres personnes, s'était engagé dans le ras de Blanchard, entre l'île d'Aurigni et le Cotentin (on donne le nom de *ras* à des passages étroits et périlleux formés par les eaux de la mer entre deux côtes); mais il avait mal estimé la durée du reflux, et insuffisamment calculé ce qu'il faudrait de temps à ses trente-cinq vaisseaux maltraités, pour sortir de ce passage dont les courants sont rapides, les bas-fonds dangereux, et qui a environ cinq lieues de long sur une demi-lieue de large (4).

Bon nombre des vaisseaux français, conduits par Pannetier, avaient déjà passé le ras, quand la marée vint tout à coup à manquer aux treize autres, qui n'étaient plus qu'à une portée de canon de la sortie; celui de Tourville était du nombre. Il leur fallut jeter les ancres; elles se cassèrent. Tombant alors sous le vent de l'ennemi, séparés du gros de la flotte, et maîtrisés par les courants, ces treize malheureux vaisseaux demandaient partout, mais en vain, un refuge à la côte de France sur la Manche. Les trois plus incommodés, *le Soleil-Royal*, *le Triomphant* et *l'Admirable*, allèrent s'échouer à Cherbourg qui n'avait alors à leur offrir, comme on l'a vu, qu'un insuffisant abri. Les dix

autres, manquant d'ancres pour naviguer, se retirèrent, le 31 au soir, à La Hougue, asile qui ne valait guère mieux; Tourville était sur l'un de ces derniers. Deux des six vaisseaux qui avaient suivi Nesmond furent obligés de relâcher un moment après au même lieu; les quatre autres prirent, pendant la nuit, la route du nord de l'Écosse, pour de là se rendre à Brest.

La flotte ennemie s'était partagée en trois divisions, qui s'attachèrent à la poursuite des escadres éparses de la flotte française. Une de ces divisions essaya, mais inutilement, d'atteindre les vingt vaisseaux qui avaient passé le ras Blanchard, avec Pannetier; ils arrivèrent heureusement à Saint-Malo, le 1er juin. De ce nombre était *la Perle*, que commandait Forbin, grièvement blessé dans la bataille, et qui, après avoir été criblé de coups de canon et abordé par deux vaisseaux, avait fini pourtant par se sauver. Les trois vaisseaux restés à Cherbourg furent attaqués avec furie par une des divisions ennemies, forte de dix-sept vaisseaux et de huit brûlots; les capitaines de ces trois nobles débris les défendirent avec une admirable intrépidité, et plutôt que de les laisser prendre aimèrent mieux les voir brûler, après avoir soutenu plusieurs assauts meurtriers. *Le Soleil-Royal* fut entièrement consumé dans la journée du 1er juin 1692; mais du moins les Anglais ne purent l'emmener dans leurs ports, comme un trophée qu'ils souhaitaient ardemment. Ce fut une consolation pour Tourville, que l'on avait vu si long à se décider à le quitter, dans la crainte positivement qu'il ne tombât au pouvoir de l'ennemi. Mais c'était à La Hougue que devait se passer le plus fort du désastre. *L'Ambitieux*, *le Merveilleux*, *le Foudroyant*, *le Magnifique*, *le Saint-Philippe*, *le Fier*, *le Fort*, *le Tonnant*, *le Terrible*, *le Gaillard*, *le Bourbon*, *le Saint-Louis*, y furent enfermés par quarante vaisseaux et nombre de brûlots, qui se grosssirent, deux jours après, des deux autres divisions de la flotte des alliés.

Tourville, en arrivant à La Hougue, y avait trouvé le roi détrôné d'Angleterre, le maréchal de Bellefonds et plusieurs autres personnages de marque, qui prirent part aux délibérations des officiers généraux de la marine, pour juger de ce qu'il y avait à faire dans une telle extrémité. On tint conseil. Les marins opinaient pour qu'on échouât incontinent les vaisseaux le plus près de terre possible, après en avoir enlevé les canons, et pour qu'on

les défendît à l'aide de batteries et d'estacades, quand le maréchal de Bellefonds s'y opposa, en assurant que cela ne serait pas du goût du roi. On s'arrêta, en conséquence, à l'idée de défendre les vaisseaux avec des chaloupes armées que Bellefonds promit au nombre de cent, mais qu'il ne procura pas. Ce ne fut que trop tard et quand l'ennemi était tout près, qu'il se rangea enfin à l'avis des gens de mer. On s'occupa alors de sauver du moins les équipages de la catastrophe qui avait frappé une partie de ceux des trois vaisseaux de Cherbourg; on retira aussi des vaisseaux le plus d'agrès possible.

Jacques II qui, on s'en souvient, avait acquis une assez belle réputation sur mer du temps qu'il n'était que duc d'York, conseilla de mettre à bord des bâtiments échoués quelques régiments, pour les défendre comme des citadelles; mais cet avis, qui avait son bon côté, pouvait, d'autre part, rendre l'événement plus terrible encore. Après avoir fait sortir les équipages et le plus d'agrès que l'on put, on s'en tint à la défense par les chaloupes. Tourville, Villette-Murçai et Coëtlogon furent les premiers à descendre dans des embarcations que l'on arma à la hâte; mais on n'en avait que douze, auxquelles se joignirent quelques bateaux peu propres à nager, et les ennemis fondirent sur les vaisseaux échoués avec une multitude d'embarcations. Le soir du 2 juin, les alliés brûlèrent six des vaisseaux français; le lendemain 3, au flot du matin, leurs chaloupes et leurs canots, soutenus d'une frégate de 30 canons, d'une galère et de deux brûlots, mirent le feu aux six autres vaisseaux échoués. Jacques II, témoin de ce désastre qui semblait devoir mettre fin à ses espérances, se retira navré de douleur, en disant avec amertume : « Le ciel combat contre moi! » Mot bien différent de celui que des Mémoires apocryphes lui ont prêté : « Mes braves Anglais! » prononcé au spectacle même de la catastrophe. Ceux qui ont produit ce mot, aussi lâche qu'absurde et impossible, n'ont pas réfléchi qu'il y avait là le maréchal de Bellefonds, Tourville et cent gentilshommes français pour le relever, en attendant que Louis XIV le fît payer cher à qui s'en serait rendu coupable sur le sol de son royaume. Mais ce mot, il faut le dire à l'honneur de Jacques II, n'a jamais été prononcé. Jacques, au contraire, témoigna de sa profonde douleur et de son regret d'avoir été la cause des pertes navales de la France, dans une

lettre qu'il écrivit à Louis XIV, et où il le priait de ne plus compromettre sa fortune et sa gloire pour lui rendre un trône (5).

Telles furent les suites d'une bataille dont les commencements avaient été si glorieux. Les populations de la côte, qui virent les vaisseaux incendiés à Cherbourg et à La Hougue, crurent qu'il en était ainsi de toute la flotte et qu'elles en avaient eu seulement sous les yeux les déplorables restes. Cela, joint à l'espèce de désespoir qui avait fini par s'emparer des équipages de ces vaisseaux, contribua à donner à une perte qui se bornait à quinze vaisseaux dégarnis de leurs hommes et de la plupart de leurs agrès, toute la portée d'une catastrophe nationale. Des auteurs, mesurant l'effet matériel à l'effet moral produit par cet événement, écrivirent plus tard que Louis XIV n'avait plus eu de flottes, pour ainsi dire plus de marine, à dater de la bataille de La Hougue. On verra bientôt qu'il n'en fut rien, que les forces navales de ce monarque se soutinrent magnifiquement, s'augmentèrent même encore, et que, dans les années qui suivirent celle de la bataille de La Hougue, la gloire maritime de la France fut loin d'être obscurcie. En Angleterre et en Hollande, on ne put se défendre de rendre un solennel hommage à la belle conduite et à l'intrépidité de Tourville. Le grand-amiral Russel lui écrivit pour le féliciter de la valeur qu'il avait montrée en le combattant avec des forces si inégales; il félicitait aussi d'Amfreville et Château-Morand du beau feu qu'ils avaient fait sur lui et sur ses deux matelots. L'amiral Allemonde, et Kallemburg, qui s'y connaissait pour avoir longtemps été le frère d'armes de Ruyter, parlèrent aussi de Tourville comme d'un héros. Louis XIV dit à l'illustre amiral, la première fois qu'il le revit à Versailles : « Comte de Tourville, j'ai eu plus de joie d'apprendre qu'avec quarante-quatre de mes vaisseaux vous en avez battu cent de ceux de mes ennemis pendant un jour entier, que je ne me sens de chagrin de la perte que j'ai faite. » Le mot était digne, mais il eût mieux valu que l'ordre inconsidéré que l'on avait envoyé de Versailles à l'amiral n'y eût pas donné lieu. Enfin, pour achever de récompenser Tourville de sa valeur et de son dévouement, Louis XIV devait l'élever, le 27 mars de l'année suivante, à la dignité de maréchal de France.

L'entreprise contre l'Angleterre fut nécessairement abandonnée. Jacques II reprit la route du château de Saint-Germain-en-

Laye qu'on lui avait offert pour retraite, et ses quinze mille Irlandais furent incorporés dans les armées du continent, sur lequel Louis XIV n'avait pas vu s'interrompre le cours de ses succès. Namur venait d'être prise ; la bataille de Steinkerque allait être gagnée ; quoique général fort habile, Guillaume III trouvait partout plus habile encore que lui à la tête des armées françaises de terre, où les Luxembourg et les Catinat avaient succédé aux Condé et aux Turenne.

Guillaume, pour s'enlever de dessus les bras une partie des forces de Louis XIV dans les Pays-Bas, et pour donner à ce monarque de l'occupation dans son propre royaume, voulut que les armées navales des alliés, mettant à profit les suites de la bataille de La Hougue, opérassent un débarquement considérable en France. Dans ce but, il crut devoir détacher de son armée de terre seize mille hommes environ pour qu'ils montassent sur les vaisseaux ; mais il ne fit ainsi que s'affaiblir d'un côté sans résultat de l'autre ; car le grand et coûteux armement naval des alliés, au mois de juillet 1692, tourna à leur confusion. L'amiral Russel trouva partout les côtes de France si bien garnies de troupes, de milices et d'artillerie, qu'il fut obligé de retourner en Angleterre, puis de faire voile du côté d'Ostende, afin d'y rendre à Guillaume III ses seize mille hommes sans qu'ils eussent non-seulement rien accompli, mais rien osé tenter.

La consternation résultant du désastre de La Hougue n'avait pas, à beaucoup près, atteint tous les cœurs ; et, avant la fin de la même année, dès que les flottes ennemies se furent éloignées, des vaisseaux sortirent de tous côtés des ports de France pour aller croiser en différents parages, et attaquer, partout où ils les trouveraient, les forces éparses des alliés. Nesmond s'empara d'un vaisseau de 48 canons, dont la cargaison valait plus de cinquante mille écus du temps ; un bâtiment de 34 canons tomba au pouvoir du capitaine de Béthune ; La Roche-Alard fit une prise évaluée plus de deux millions, et força quatre bâtiments hollandais à s'échouer ou à se brûler ; Forbin, malgré sa blessure, enleva à l'abordage deux bâtiments de guerre des Provinces-Unies, de 52 canons chacun, et partie d'une flotte marchande qu'ils escortaient. Les armateurs, de leur côté, livraient de brillants combats et faisaient de nombreuses et riches captures. Il y en eut

un de Saint-Malo, nommé Morel, qui, à lui seul, fit en quinze jours vingt-deux prises considérables (6).

L'année 1692 ne fut pas marquée par des actions moins hardies de Duguay-Trouin que la précédente. Monté sur la frégate *le Coëtquen*, de 18 canons, et accompagné d'un bâtiment de même force, il alla croiser jusque sur la côte d'Angleterre. Une bonne fortune lui arrive : ce sont trente bâtiments marchands escortés par deux frégates anglaises. Il cingle seul vers celles-ci, les attaque, et s'en rend maître après un combat d'une heure. Pendant ce temps, son compagnon de course s'était attaché aux navires marchands et en avait pris douze. Deux furent repris par cinq vaisseaux de guerre anglais; mais les autres furent introduits au milieu des écueils de l'île de Brehat où il était impossible aux gros bâtiments de se hasarder. Pour Duguay-Trouin, il se réfugia dans la rade d'Argui, située à neuf lieues de Saint-Malo et toute hérissée de rochers, que l'escadre anglaise ne connaissait pas; de là il défia avec sa frégate la chasse de ses ennemis qu'il fut même sur le point de voir se briser sur les écueils. Peu de jours après, il sortit de cette rade sans pilotes, les siens ayant été tués ou blessés; et, déjà aussi habile navigateur que brave marin, il fut obligé de régler lui-même la route de son bâtiment durant tout le reste de la campagne, tenant tour à tour l'épée ou le gouvernail. Des manœuvres que lui aurait enviées un homme consommé dans le métier, le sauvèrent des dangers les plus imminents, à la fois de la fureur des vents et des flots et de la poursuite des ennemis. Il couronna cette admirable campagne d'un marin de dix-neuf ans par la prise de deux autres bâtiments anglais, puis s'en alla triomphalement désarmer à Saint-Malo.

Le vice-amiral d'Estrées, qui était arrivé à Brest le 30 mai, lendemain de la bataille de La Hougue, en partit au mois de septembre pour retourner dans la Méditerranée, où il devait appuyer les négociations de la France avec la république de Gênes. Mais il était dans son destin, cette année, d'arriver toujours trop tard : une flotte espagnole l'avait prévenu, et avait débarqué trois mille hommes sur le territoire ligurien. D'Estrées courut en vain après la flotte espagnole; Papachim qui la commandait, s'était retiré dans les ports du royaume de Naples, après avoir heureusement rempli sa commission.

Les Anglais ayant persuadé aux États barbaresques que le moment était venu pour eux de se venger de Louis XIV, il fallut envoyer une division navale, commandée par le capitaine de vaisseau de Riberette, jeter des bombes sur Tripoli, mais sans beaucoup de résultat. Les capitaines de Béthune, de Montgon, de Blenac, de Motheux, furent plus heureux dans leurs croisières contre les Barbaresques. Ils firent plusieurs captures importantes sur eux. Béthune, en donnant la chasse à ces corsaires, prit, dans le canal de Malte, un autre bâtiment anglais, de 32 canons, qu'il amena à Toulon dans le mois de novembre.

Les événements continuaient à avoir leur cours en Amérique. Le comte de La Roche-Courbon-Blenac, officier supérieur de la marine, comme beaucoup de ses parents alors, et de plus gouverneur général des îles, s'étant embarqué sur une escadre française de sept vaisseaux et deux brûlots, commandée, sous ses ordres, par le capitaine de Lévi, s'empara successivement des bâtiments de guerre anglais *le Jersey*, *le Constant*, *le Warwick* et *la Marie-Rose*. Les Espagnols voulurent prendre leur revanche de la défaite qu'ils avaient essuyée, en 1690, à San-Yago de los Cavalleros, et, dans ce but, ils appelèrent à leur aide une escadre anglaise nouvellement arrivée aux Barbades sous les ordres du commodore Halph Wren. Au mois de janvier 1691, les vaisseaux espagnols et anglais opérèrent, à quelque distance du Cap-Français, un facile débarquement de deux mille six cents hommes, qui allèrent se joindre à huit cents autres environ venant par terre de la ville de San-Domingo. Il régnait en ce moment de la mésintelligence parmi les Français de l'île; le gouverneur Cussi et le lieutenant du roi Fransquenai ne purent s'entendre sur le plan de défense à adopter. Cussi, ne se sentant pas en force, voulait qu'on procédât par embuscade; Fransquenai insistait pour qu'on se risquât en pleine savane. Son avis, qui était le moins sage, prévalut dans l'esprit bouillant des flibustiers; tous se mirent à crier confusément : « A la savane! » Et le malheureux gouverneur, qui ne sentait que trop où il allait, fut contraint de se laisser entraîner. On se trouva, le 21 janvier 1691, avec sept à huit cents hommes, en présence de trois à quatre mille ennemis, dans la savane de la Limonade, plaine parfaitement unie et qui peut avoir une lieue carrée. Les Espa-

gnols furent attaqués avec la précipitation qui avait présidé à la délibération; et quoique les Français combatissent en désordre, la victoire ne laissa pas de balancer plus d'une heure et demie entre les deux camps. Mais un officier espagnol, s'apercevant que ses fusiliers ne pouvaient plus soutenir le feu des flibustiers, fit un signe avec son chapeau, et soudain trois cents lanciers, qui étaient couchés sur le ventre, se levèrent et fondirent avec tant d'impétuosité sur les Français, qu'ils en forcèrent le centre après un rude combat. Alors les deux ailes se trouvant séparées, la plupart prirent la fuite, et il ne resta qu'un gros des plus braves autour de Cussi et de Fransquenai. Le gouverneur ne lâchait pas pied, et était décidé à vendre chèrement sa vie; le lieutenant du roi, qui comprenait maintenant toute l'étendue de ses propres torts, voulait du moins essayer de les réparer, en imitant son chef. Cussi et Fransquenai eurent, à eux deux, toute l'armée ennemie sur les bras. Le premier déjà atteint en divers endroits, et n'en pouvant plus, autant des coups qu'il avait frappés que de ceux qu'il avait reçus, abattit encore trois lanciers espagnols, puis tomba, percé de part en part, à côté de Fransquenai, qui avait succombé avant lui. Par suite de leur victoire, les ennemis parcoururent sans obtacle toute la plaine du Cap, brûlèrent le bourg, emmenèrent un grand nombre d'enfants, de femmes et d'esclaves, et contraignirent le reste à se cacher dans les bois. C'était la première vengeance que les Espagnols tiraient des flibustiers, et ils n'épargnèrent rien pour qu'elle fût aussi complète que possible. Cependant ils ne tardèrent pas à remonter sur leurs vaisseaux, à l'aide desquels ils surprirent encore quelques bâtiments marchands appartenant aux Français. Le 21 février 1691, l'escadre du comte de La Roche-Courbon-Blenac et du capitaine de Lévi, ayant attendu au passage la flotte marchande de la Jamaïque, escortée par toutes les forces de guerre du commodore Wren, la mit dans le plus grand désordre, et força Wren à aller se cacher dans la baie de Carlisle aux Barbades. L'escadre anglaise voyant presque tous ses équipages et son commandant lui-même emportés par les maladies, retourna presque tout entière en Europe.

Une nouvelle escadre de sept bâtiments qualifiés vaisseaux, de deux frégates et deux courvettes, partit le 17 octobre 1691, de La Rochelle pour les Antilles, sous les ordres du commandant de

Vaudricourt. Chemin faisant, un bâtiment de cette escadre, commandé par l'officier de Brache, s'empara, après une demi-heure de combat, d'une frégate anglaise de 14 canons. Un autre bâtiment de l'escadre française, commandé par l'officier Hiton, faillit au contraire être pris par un vaisseau anglais de 50 canons, et, après avoir perdu ses deux principaux chefs, il ne dut son salut qu'à l'intrépidité du jeune enseigne Diel du Parquet. Peu après, *le Dromadaire*, capitaine Beuges, qui, lui aussi, faisait partie de l'escadre de Vaudricourt, après avoir été séparé par un ouragan, devint la proie de l'ennemi après un combat acharné qui coûta la vie à son chef. Enfin, l'escadre arriva à la Martinique dans les premiers jours de janvier 1692, et se réunit à celle du comte de La Roche-Courbon-Blenac et du capitaine de Lévi, qui croisait dans ces parages. Elles attaquèrent ensemble, le 3 mars 1692, un grand convoi de la Barbade, escorté par douze bâtiments de guerre de 66 à 50 canons chaque, et la réduisirent à un sauve qui peut général. L'escadre de Vaudricourt alla ensuite troubler par sa présence quelques colonies anglaises; mais, rappelée bientôt après en Europe, elle vint prendre part, avec presque toute celle du comte de La Roche-Courbon-Blenac, aux événements de la Manche ou de la Méditerranée, en 1692.

Le marquis d'Éragni remplaça La Roche-Courbon-Blenac dans le gouvernement général des îles; Cussi eut pour successeur, à Saint-Domingue, le célèbre Ducasse dans des circonstances que tout autre que ce marin et administrateur habile aurait tenues pour désespérées. Il rendit inutile, dès ses débuts, plusieurs entreprises des Anglais et des Espagnols sur la colonie dont la conduite lui était remise; il combattit le projet d'abandonner tous les quartiers de l'île, à l'exception de deux, et, au contraire, se prépara à les étendre; il sut prendre un empire qu'aucun de ses prédécesseurs n'avait eu encore sur l'esprit peu disciplinable des flibustiers, et ne perdit pas un instant pour occuper contre les ennemis de la France la fougue intempérante de ceux-ci et leur soif d'activité.

Il les poussa à faire une expédition contre l'île anglaise de la Jamaïque, sous la conduite d'un des leurs, nommé François Daviot, et promit de les seconder de tous ses efforts dans cette entreprise. Une première descente eut lieu effectivement dans cette

île, au mois de juin 1692, où ils restèrent plus de quinze jours occupés à ravager une grande partie de la côte. Une tourmente affreuse, accompagnée d'un épouvantable tremblement de terre dans l'île, nuisit à leur retour, leur fit perdre une grande partie de leur butin, et, ayant amené la dispersion de leurs embarcations, fut cause que Daviot tomba au pouvoir des Anglais et des Espagnols, après un combat sur mer où, avec une espèce de grand canot, il faillit vaincre deux navires chargés d'ennemis.

Dans la Nouvelle-France, la guerre continuait avec les Iroquois et les Anglais. Ces derniers furent battus, au combat de Repentigni, par Vaudreuil, et les uns et les autres furent plus maltraités encore, dans la prairie de la Magdeleine, par de Callières, gouverneur de Montréal. Battus de tous les côtés dans l'Amérique du Nord, et craignant pour leurs propres colonies dans ces contrées, les Anglais proposèrent de nouveau un contrat de neutralité entre la Nouvelle-York et la Nouvelle-France. Mais Frontenac, qui savait que ce n'était pour eux qu'un moyen de gagner du temps, commença par demander des garanties de leur bonne foi, qu'ils ne donnèrent pas. La guerre continua. Sur ces entrefaites, un bâtiment français, commandé par le capitaine de Bonaventure, et qui amenait le chevalier de Villebon à Port-Royal, enleva un bâtiment anglais et fit prisonnier le gouverneur nommé par la Grande-Bretagne pour l'Acadie, avec un officier de marine nommé Nelson. La faiblesse et le petit nombre des postes fortifiés en Acadie mettaient continuellement cette province de la Nouvelle-France à la merci des premiers vaisseaux de guerre de l'une ou de l'autre nation, anglaise et française, qui venaient sur ses côtes. Aussi la voyait-on prise et reprise jusqu'à cinq ou six fois dans la même guerre (7).

CHAPITRE II.

De 1693 à 1699.

Continuation du ministère de Pontchartrain le père. — Suite de la guerre avec les alliés. — Année 1693. — Le vice-amiral Victor-Marie d'Estrées au siége de Rosas, en Catalogne. — Campagne de Tourville pour chercher la flotte de Smyrne. — Enlèvement, destruction ou dispersion de la flotte de Smyrne, appartenant aux alliés. — Croisière des alliés devant le port de Dunkerque, qui n'empêche pas Jean Bart de sortir et d'enlever les vaisseaux ennemis. — Machine infernale des Anglais devant Saint-Malo. — Année 1694. — Presque toutes les forces navales de la France portées dans la [illegible]. — [illegible] les places maritimes de la Catalogne. — Les alliés, maîtres de l'Océan, font des [illegible] sur Brest et sur Dunkerque. — Bombardement de Dieppe et du Hâvre-de-Grâce. — Combat naval du 29 [illegible]. — Jean Bart est [illegible]. — [illegible]-Trouin est fait prisonnier et s'évade. — Année 1695. — Les alliés [illegible] de France. — Quelques événements de cette année sur l'Océan et dans la Méditerranée. — Le comte de Toulouse réunit les amirautés de France et de Bretagne. — Année 1696. — [illegible] de Jacques II. — Nouveaux bombardements de quelques villes maritimes de France. — Une [illegible]. — [illegible] de Nesmond et d'autres marins français. — Combat du 17 juin 1696, livré par Jean Bart. — Expédition des [illegible] français, et [illegible] de Duguay-Trouin. — Duguay-Trouin entre [illegible] en [illegible] de frégate légère. — Année 1697. — Siége de Barcelone par terre et par mer. — Jean Bart, nommé chef d'escadre, conduit le prince de Conti, élu roi de Pologne, à Dantzick. — Fin des événements en Europe jusqu'à la paix de Ryswick.

La preuve que la bataille de La Hougue et ses suites étaient bien loin d'avoir anéanti la marine de France, c'est que Louis XIV, à l'ouverture de la campagne de 1693, mit sous les ordres du maréchal de Tourville quatre-vingt-dix-huit vaisseaux de ligne, chargés de cinq mille deux cent quarante-trois pièces de canon et de trente-trois mille huit cent cinquante-cinq hommes d'équipages (1). Au mois de mai, le vice-amiral Victor d'Estrées et le baili de Noailles partirent de Toulon et de Marseille avec vingt-deux vaisseaux et trente galères pour assiéger par mer la place de Rosas, en Catalogne, tandis que le maréchal de Noaille

l'assiégerait par terre. Les opérations commencèrent du 1er au 2 juin. On tira de la flotte des bombardiers et deux mille cinq cents hommes qui montèrent la tranchée avec les troupes de terre. Alors le feu des assiégeants devint très-vif et les travaux avancèrent avec une grande promptitude; le gouverneur espagnol, atteint au bras d'un éclat de bombe, capitula, et sortit de Rosas, le 10 juin, avec tous les honneurs de la guerre. Ce siége étant terminé, le vice-amiral d'Estrées mit à la voile pour aller joindre le maréchal de Tourville, qu'il devait trouver au cap Saint-Vincent, sur les côtes de Portugal, avec la grande flotte de France.

Petit-Renau, personnage dont l'ambition paraissait satisfaite rien qu'à rendre des services sans en solliciter, sans en recevoir le prix par les grades éminents auxquels il aurait pu aspirer, avait donné le plan de la campagne de mer pour l'année 1693. Il connaissait à fond le côté par où saignerait le plus cruellement et le plus longtemps la blessure que l'on se proposait de rendre aux deux nations marchandes auxquelles on avait affaire; il insista pour que l'on montât un grand coup contre leur commerce, et garantit que si, en suivant ses vues, on frappait ferme et à propos, la catastrophe de La Hougue serait largement vengée. Une grande flotte marchande, que l'on faisait monter à quatre cents voiles, escortée par vingt-cinq vaisseaux de guerre, aux ordres des vice-amiraux anglais et hollandais George Rooke et Van Dergoës, devait cingler des ports d'Angleterre pour l'Espagne, l'Italie et particulièrement pour Smyrne. Comme Petit-Renau n'ignorait pas que les alliés ne se borneraient point à donner l'escorte de vingt et quelques vaisseaux à une flotte de commerce si importante, mais ne manqueraient pas, comme cela eut lieu effectivement, de mettre plusieurs escadres en mer pour en assurer la navigation, et essayer d'empêcher la sortie des vaisseaux français, surtout de ceux de Brest, il demanda que l'on observât tout le secret possible pour les prévenir et aller attendre leur flotte près des côtes de Portugal, sur la route qu'elle ne pouvait manquer de suivre afin de mouiller d'abord à Cadix. C'était dans ce but que le vice-amiral d'Estrées faisait voile de la Méditerranée avec trente vaisseaux; tandis que Tourville partait de Brest, le 26 mai, avant que les alliés l'eussent soupçonné, avec soixante et onze vaisseaux, plusieurs frégates, brûlots et autres bâtiments. Son avant-

garde était commandée par Château-Renault; il s'était réservé le corps de bataille, et avait donné l'arrière-garde à Gabaret; entre autres officiers généraux qu'il avait encore sous ses ordres, il comptait les Nesmond, les de Relingues, les Villette-Murçai, les Langeron, et son fidèle Coëtlogon. Parmi eux, Tourville regrettait de ne plus voir cette année, à la tête des divisions de sa flotte, le chef d'escadre Forant et le lieutenant général d'Amfreville que la mort venait d'enlever, à Brest, entre deux campagnes navales. Les ennemis délibéraient dans la rade de Sainte-Hélène, près Plymouth, sur la conduite qu'ils devaient tenir pour assurer leur grand convoi, et parlaient encore d'envoyer une flotte de guerre vers le port de Brest pour y attaquer les vaisseaux français, que déjà Tourville croisait sur les côtes de Portugal, depuis le cap Saint-Vincent jusqu'à la baie de Lagos, dans la province des Algarves, et détachait ses plus fins voiliers pour qu'ils lui signalassent les mouvements de la fameuse flotte marchande. N'ayant pas eu connaissance du départ des vaisseaux de Brest, les alliés commençaient à n'appréhender plus rien que de ceux de Toulon, de la sortie desquels ils avaient été mieux instruits. Ce ne fut que le 17 juin, treize jours après l'arrivée du maréchal de Tourville au cap Saint-Vincent, qu'un bâtiment anglais qui s'était avancé vers la pointe de Saint-Mathieu, d'assez près pour pouvoir découvrir en plein la baie de Brest, apporta aux amiraux alliés la foudroyante nouvelle qu'il n'avait aperçu dans cette baie aucun vaisseau de guerre, ni autre, et qu'il n'y restait plus que deux ou trois barques de pêcheurs. La consternation fut d'autant plus grande en Angleterre, que la flotte marchande cinglait alors vers sa destination, bien persuadée que rien n'était désormais à craindre des vaisseaux français de l'Océan, qu'elle se flattait d'avoir devancés de beaucoup. Les alliés ne perdirent pas un instant pour dépêcher des *courvettes* d'avis au vice-amiral Rooke; mais il lui arriva pareille chose que l'année précédente à Tourville : aucune ne put le joindre, tant le vent soufflait dans ses voiles, avec toutes les apparences de la faveur, pour le pousser plus vite à sa perte. En effet le vice-amiral anglais, n'ayant fait rencontre sur sa route d'aucun navire qui pût lui donner quelque signalement, venait se jeter tout droit dans la flotte française. Le 26, deux des éclaireurs du maréchal de Tourville aperçurent les voiles ennemies, et, sans se donner

le temps de les reconnaître parfaitement, allèrent au plus vite en porter la nouvelle à l'amiral. Il était quatre heures du soir. Ne se tenant pas pour satisfait de ce qu'ils lui annonçaient, car ils n'avaient compté que cent quarante voiles et ne pouvaient dire si c'était la flotte de Smyrne qu'ils avaient aperçue, ou si c'était la grande flotte de guerre ennemie, Tourville les renvoya pour qu'ils lui rapportassent des détails plus exacts; et, à tout événement, il mit à la voile sur les sept heures du soir. Durant la nuit, il s'éloigna de douze lieues de la baie de Lagos, où il avait mouillé, décidé cette année, ayant reçu carte blanche, à ne jeter dans un engagement général les vaisseaux qui lui étaient confiés qu'autant qu'ils seraient en force. Mais, le lendemain, il apprit de la bouche même de deux capitaines ennemis, dont le capitaine de Sainte-Maure avait pris ou brûlé les bâtiments, que c'était bien la flotte de Smyrne avec son escorte seulement, et non la grande flotte de guerre des alliés, qui venait ainsi à lui à pleines voiles.

Tourville alors fit signal à toute son armée de chasser, et le premier de tous il se mit en devoir d'agir. Mais, en changeant de poste et en prenant le large, il avait perdu l'avantage du vent; il fallait louvoyer, et les meilleurs voiliers furent les seuls vaisseaux de la flotte qui purent, à l'entrée de la nuit, joindre l'arrière-garde ennemie. Ils la canonnèrent une heure durant, et mirent entre deux feux des vaisseaux de guerre hollandais qu'ils forcèrent à se rendre. La nuit fut employée à manœuvrer pour regagner le vent, et les plus légers d'entre les vaisseaux de Tourville parvinrent à enfermer presque la moitié de la flotte des alliés entre eux et la terre. Le 28 juin, au matin, l'armée navale de France formait un demi-cercle au milieu duquel sautaient ou se brûlaient, à mesure qu'ils approchaient de terre, un grand nombre de bâtiments anglais ou hollandais. Tout ce que l'incendie ne réduisit pas à néant dans cette enceinte tomba au pouvoir des Français. D'un autre côté, Tourville en personne et le brave Pannetier, avec quelques autres commandants des vaisseaux des escadres de France, avaient fait irruption à travers le reste de la flotte des alliés, où ils enlevèrent quantité de navires marchands et où ils réduisirent en cendres deux vaisseaux de guerre : car les vice-amiraux ennemis n'avaient pas été sans

[illegible] quelque temps de couvrir leurs marchands. Mais, après une lutte d'environ cinq heures, ils jugèrent qu'ils n'avaient plus rien à espérer que de la fuite, et, forçant de voiles pour échapper à la poursuite de Tourville et de Pannetier, ils abandonnèrent à la grâce de Dieu, aux canons et aux brûlots des Français, les malheureux et innombrables navires marchands que l'on avait mis sous leur garde.

Certes, quelque raisonnement qu'ils aient pu apporter l'un et l'autre pour leur justification, ce n'est pas ainsi que les officiers généraux de France, ou des capitaines comme les Jean Bart et les Duguay-Trouin auraient compris leur devoir. Alors ce fut un désespoir affreux, un sauve qui peut inénarrable, accompagné de cris de haine contre les deux vice-amiraux aliés parmi les navires délaissés, qui voyaient trop bien que leur fatale destinée était près de s'accomplir, et que c'était par eux, infortunés, que le terrible amiral français allait rendre à l'Angleterre et à la Hollande la monnaie de La Hougue. Tourville et ses capitaines leur couraient sus avec l'acharnement d'une vengeance tout altérée, toute brûlante encore du coup qui l'avait fait naître. Qu'on s'imagine tous ces déplorables débris d'un magnifique convoi, la fortune de deux nations commerçantes, poursuivis de tous côtés sur les flots par les flammes éployées, presque inévitables, d'une grande armée navale ; qu'on les voie incessamment atteints, foudroyés, ouverts, coulés bas par le canon ; consumés, jetés dans l'air, sans être défendus, sans pouvoir se défendre eux-mêmes, par des brûlots, qui çà et là éclatent au milieu d'eux ; et l'on reconnaîtra que les écueils, les naufrages ne sont rien, comparés à un tel tableau, et que Tourville sut bien rendre aux alliés le vase d'amertume dont ils l'avaient abreuvé à La Hougue. Quand l'amiral français eut donné le signal du ralliement, il trouva, de premier compte, que l'on avait brûlé quarante-cinq bâtiments ennemis, et que l'on en avait pris vingt-sept, dont la perte, évaluée sur-le-champ par [illegible] de ceux-là mêmes qui l'avaient faite, fut portée à vingt millions au moins pour les alliés. Tourville ne s'en tint pas là : il envoya brûler des bâtiments de la flotte dispersée jusque sous le canon d'un fort qui joignait les murs de Cadix; pénétrant dans la Méditerranée, il alla lui-même, malgré le feu de la place, secouer les torches de l'incendie sur plusieurs vaisseaux anglais et

hollandais qui étaient dans le môle de Malaga : la frégate anglaise l'*Union*, et les autres bâtiments ennemis, pour éviter d'être pris, durent se couler à fond eux-mêmes ; néanmoins on s'empara de quelques-uns. Dans le même temps, le brave Coëtlogon, détaché par son amiral, avec huit vaisseaux et autant de galiotes, brûlait, faisait sauter ou coulait bas, sous Gibraltar, cinq bâtiments anglais de 36 à 50 canons, et se rendait maître de neuf autres, qui étaient richement chargés pour le compte des maisons de commerce de la Grande-Bretagne et des Provinces-Unies.

Ce ne fut pas tout encore : à la première nouvelle qu'ils eurent de la dispersion du grand convoi des alliés, les armateurs particuliers de France, qui se tenaient aux aguets, sortirent en foule de leurs ports, et firent main basse sur tous les navires isolés qu'ils rencontrèrent ; cette partie de la perte immense que les Anglais et les Hollandais eurent à supporter fut difficile, pour ne pas dire impossible à évaluer ; les armateurs à la course dissimulèrent le plus qu'ils purent l'importance de leurs succès, pour avoir moins à rendre à l'État. Malgré ce gaspillage, on arriva à ce calcul, que les alliés, tant dans l'attaque du convoi que dans ce qui en avait été les suites, avaient perdu près de cent bâtiments de toutes sortes, et une valeur commerciale en rapport avec ce chiffre. Dans le convoi, se trouvaient beaucoup de retours pour le Levant, navires appartenant aux nations du Levant et y retournant, qui répandirent au loin le bruit de l'impuissance des alliés. Il en résulta une grande déconsidération pour la marine de ceux-ci, et une augmentation relative de puissance pour les Français dans la Méditerranée.

Mais où l'effet moral dépassa toute expression, ce fut dans le sein des deux pays éminemment mercantiles qui avaient fait reposer tant de riches espérances individuelles sur cette flotte ainsi ruinée, dispersée, et qui avait éclairé de ses cinquante incendies les côtes de Portugal et d'Espagne. L'avarice et l'amour du gain déçus ne connaissent aucun sentiment de dignité ; ils accusent, tempêtent et se lamentent sans mesure : autant Louis XIV avait montré de noblesse et de fermeté à la nouvelle de la catastrophe de La Hougue, autant les négociants et la chambre des communes d'Angleterre poussèrent de mauvaises clameurs, à la nouvelle de la catastrophe de Lagos ; il semblait qu'il leur fallût la tête du vice-amiral Rooke. La compagnie de Turquie en particulier porta

la démence jusqu'à prétendre que l'on avait différé exprès le départ de la flotte de Smyrne pour attendre que les vaisseaux français fussent en mesure de venir l'attaquer. Les représentants des communes déclarèrent, le 17 novembre 1693, que l'avis de la chambre était qu'il y avait eu mauvaise conduite et trahison notoires dans l'événement arrivé à la flotte du commerce. Il n'y eut pas jusqu'aux trois amiraux de la Grande-Bretagne, en bloc, qui ne fussent accusés publiquement, dans les circonstances, d'avoir, plus ou moins directement, été la cause de la perte de cette flotte; il fallut que les lords de l'amirauté examinassent leur conduite à la table du conseil, et formulassent une déclaration contraire à celle de la chambre des communes pour laver ceux-ci des plus absurdes inculpations. Par contre, en France, la perte qui avait été si vivement sentie par les alliés ne fut point encore trouvée suffisante, et on ne laissa pas de faire quelques reproches aux officiers généraux de l'armée navale de n'avoir point complétement enveloppé et enlevé la flotte de Smyrne. Gabaret, disait-on, aurait pu, par sa manœuvre, conserver le vent sur cette flotte, tandis qu'elle était chassée par l'avant-garde et le corps de bataille, et il n'eût guère été possible, dans cette hypothèse, qu'il en échappât un seul navire (2). Mais quelque reproche que l'on adressât aux officiers français ou qu'ils s'adressassent entre eux, pour démontrer que le désastre éprouvé par l'ennemi aurait pu être plus complet encore, toujours est-il que, tel qu'il s'était passé, l'événement relevait la marine française de tout ce dont elle avait pu déchoir par le fait des quinze vaisseaux brûlés, l'année d'auparavant, à Cherbourg et à La Hougue.

Jean Bart, monté sur le vaisseau *le Glorieux*, de 62 canons, avait eu part à l'événement de Lagos. Après l'affaire, s'étant séparé de la flotte, il rencontra près de Faro six bâtiments hollandais, depuis 24 jusqu'à 50 pièces de canon, tous richement chargés, les fit échouer, puis les brûla. De retour à Toulon, pendant que l'armée navale désarmait dans ce port, il reçut ordre de passer à Dunkerque pour y prendre le commandement d'une escadre de six frégates, destinée à ramener de Vlecker en France une flotte chargée de blé pour le compte de l'État. Il donna le pendant de son expédition de 1691, passa, par deux fois, à travers les vaisseaux ennemis, et conduisit avec bonheur le convoi à sa destination. Peu

de temps après, Jean Bart enleva, près des bancs de Flandres, trois frégates anglaises, dont les deux premières servaient d'escorte à un transport de munitions de guerre pour Guillaume III.

Forbin qui avait eu aussi part à l'affaire de Lagos et, monté sur *la Perle*, avait, dans cette occasion, brûlé trois navires marchands et pris un quatrième, fut ensuite forcé, par sa blessure, d'aller prendre quelque repos.

Duguay-Trouin fut moins heureux en 1693 qu'auparavant. Il le regretta d'autant plus que cette année le roi lui avait donné le commandement d'un bâtiment de l'État, *le Profond*, flûte de quatre cents tonneaux. Il ne prit qu'un bâtiment espagnol chargé de sucres. Mais l'année 1694 vit recommencer ses succès. Monté sur le bâtiment de cinquième rang *l'Hercule*, de 28 canons, et s'étant mis en croisière à l'entrée de la Manche, il commençait de nouveau à se désespérer de ne rien voir venir, d'autant qu'il n'avait plus que pour quinze jours de vivres et que son équipage voulait revenir au port, alléguant même les ordonnances royales qui étaient positives à cet égard. « Je ne l'ignorais pas, dit lui-même Duguay-Trouin, que l'on se plaît toujours à laisser parler, mais j'étais saisi d'un espoir secret de quelque heureuse aventure qui me faisait reculer de jour en jour. Quand je me vis pressé, j'assemblai tous mes gens, et les ayant harangués de mon mieux, je les engageai moitié par douceur, moitié par autorité, à me donner encore huit jours, et à consentir qu'on diminuât le tiers de leur ration ordinaire, en les assurant que si nous faisions capture, je leur accorderais le pillage et les récompenserais amplement. Je ne disconviendrai pas que ce parti n'était rien moins que raisonnable, et que la grande jeunesse où j'étais alors pouvait seule le faire excuser. Ce qu'il y eut de plus singulier, c'est que mon imagination s'échauffa si bien pendant ces huit jours, que je crus voir en songe deux gros vaisseaux venant à toutes voiles sur nous : agité de cette vision, je me réveillai en sursaut ; l'aube du jour commençait à paraître, je me levai sur-le-champ, et sortis sur mon gaillard. Le hasard fit qu'en portant ma vue sur l'horizon, je découvris effectivement deux vaisseaux que la prévention de mon songe me montra dans la même situation et avec les mêmes voiles que je m'étais imaginé apercevoir en dormant. Je connus d'abord que c'étaient des vaisseaux de guerre, parce

qu'ils venaient nous reconnaître à toutes voiles; et d'ailleurs ils en avaient toute l'apparence : aussi avant de m'exposer, je jugeai qu'il convenait de prendre chasse et de m'essayer un peu avec eux. Je vis bientôt que j'allais beaucoup mieux; sur quoi ayant reviré de bord, je leur livrai combat et me rendis maître de tous deux, après une résistance fort vive. » Duguay-Trouin conduisit ces deux prises, qui étaient fort riches, dans la rivière de Nantes, et étant retourné en croisière à l'entrée de la Manche, il enleva encore deux autres bâtiments, l'un hollandais, l'autre anglais, avec lesquels il alla désarmer à Brest.

Entre les places maritimes de France dont les armateurs à la course causaient les plus grands dommages au commerce des alliés, il n'y avait que Dunkerque qui le disputât à Saint-Malo. Les Anglais, sachant que la flotte de Tourville avait désarmé dans la Méditerranée, projetèrent une exécution infernale contre cette dernière ville. L'exemple des bombardements, il faut en convenir, leur avait été donné par Louis XIV; mais ils étaient gens à surenchérir, et un bombardement ordinaire ne leur semblait pas pouvoir suffisamment répondre à leur haine contre les Malouins. On le comprend du reste; car ceux-ci, de l'année 1688 à l'année 1697, prirent, tant à la Grande-Bretagne qu'aux Provinces-Unies, jusqu'à trois mille trois cent quatre-vingt-quatre navires marchands et cent soixante-deux bâtiments d'escorte. C'est pourquoi Guillaume III, excité par les plaintes des négociants des deux États sur lesquels s'étendait plus particulièrement son influence, envoya contre Saint-Malo une machine infernale, sous l'escorte de vingt-cinq vaisseaux de second et de troisième rang, commandés par le capitaine Bembow, pour anéantir d'un seul coup une ville qui donnait tant de soucis aux principaux appuis de son ambition. Elle avait été construite, dit-on, sur le modèle de celle que l'ingénieur Jombelli avait autrefois inventée pour faire sauter le pont bâti sur l'Escaut par ordre d'Alexandre de Parme, pendant le siége d'Anvers, en 1585. Comme elle venait à pleines voiles, durant la nuit du 30 novembre 1693, au pied de la muraille à laquelle on projetait de l'attacher, un coup de vent changea sa direction et la jeta sur un rocher où elle dut s'arrêter. Ceux qui la conduisaient eurent toutes les peines du monde à se sauver après y avoir mis le feu, et bientôt on entendit l'horrible brûlot qui sautait, à dis-

tance de son but, avec un épouvantable fracas. Les Malouins qui, la veille, avaient vu s'approcher de leurs murs sans inquiétude la flotte anglo-batave, dont le cruel dessein était d'abord masqué sous le pavillon danois, nation avec laquelle la France était en paix, en furent quittes pour un grand réveil en sursaut, quelques toitures renversées et un pan de muraille écroulé; tandis que leurs ennemis en étaient, eux, pour leurs frais et la honte d'une déconvenue.

Il est vrai que l'Angleterre n'avait pas dit son dernier mot, et tenait d'autres grands projets de vengeance en réserve contre les villes maritimes de France, pour l'année suivante. Louis XIV parut, au commencement de la campagne de 1694, céder l'Océan aux alliés, afin d'agir en maître absolu dans la Méditerranée, et de frapper à coups redoublés sur l'Espagne et sur les États maritimes du duc de Savoie, avec l'intention de leur faire crier merci et de les détacher de la ligue d'Augsbourg. Tourville, laissant derrière lui Château-Renault, commença par conduire la plus grande partie des vaisseaux de Brest et de Rochefort dans la Méditerranée où, de son côté, d'Estrées avait armé trente-deux bâtiments de premier et second ordre, sans compter les galères de Marseille. Château-Renault, chargé d'accélérer les derniers préparatifs à Brest, sut déjouer les projets de l'amiral Russel qui, parti le 12 mai de Spithead avec toute la flotte d'Angleterre, pour l'attaquer ou empêcher sa sortie, apprit que, dès le 7 mai, il avait fait route à toutes voiles vers le détroit de Gibraltar. Russel, un peu honteux, retourna dans les ports d'Angleterre où, bientôt après, il opéra sa jonction avec les forces navales de Hollande, et embarqua dix mille hommes d'infanterie et trois mille chevaux. Pendant ce temps, Château-Renault faisait rencontre, par le travers de Carthagène, de plusieurs bâtiments anglais, détachait contre eux trois vaisseaux sous les ordres de du Chalart, qui les faisait enlever à l'abordage par deux *courvettes* et quelques chaloupes conduites par l'officier d'Hautefort. Du Chalart, d'Amfreville le cadet, de Villars et des Augers, forcèrent ensuite quatre vaisseaux de guerre ennemis à se brûler et à se faire sauter. L'escadre de Château-Renault joignit l'armée navale de Tourville dans la baie de Rosas. Cette armée sut maintenir, par sa seule présence, Gênes dans la neutralité, concourut à la conquête de Rosas et de

Palamos, que firent les forces de terre aux ordres du maréchal de Noailles, et, par une attaque habilement simulée contre Barcelone, facilita la capitulation de Girone.

De leur côté, les forces navales des alliés s'étaient dirigées, partie vers la Méditerranée, sous les ordres de Russel et des vice-amiraux hollandais Évertzen et Kallemburg, partie sous les ordres de lord Berkeley vers les côtes de Bretagne. La flotte de lord Berkeley se composait de soixante et un bâtiments de guerre anglais et hollandais, sans compter les galiotes à bombes et plusieurs machines infernales construites sur le modèle de celle qui avait échoué contre Saint-Malo. Les alliés méditaient la destruction totale de Brest, au moyen d'une attaque simultanée par terre et par mer; et c'était pour atteindre ce but qu'avec leurs machines infernales, ils amenaient d'assez nombreuses troupes de débarquement. Louis XIV, instruit à temps du départ des alliés et de leur projet de descente, confia la défense de Brest à Vauban, qui répondit de la place. Par les ordres de cet immortel ingénieur, on plaça des mortiers, avec des fusiliers et des grenadiers, sur huit grands bateaux plats; quatre de ces bateaux furent envoyés à la baie de Berthaume, deux au Conquet, et les deux autres à l'embouchure de la rivière de Châteaulin, pour recevoir les ennemis qui oseraient approcher de ces divers points. Vauban mit, en peu de temps, les passages qui étaient sous le château à l'épreuve de la bombe. Les vaisseaux qui se trouvaient dans le port furent placés, par ses soins, hors de la portée des galiotes des ennemis. Il disposa, aux environs de la place, quatre-vingt-dix mortiers et trois cents pièces de canon. Enfin il y avait dans Brest un nombre considérable de bombardiers, trois mille gentilshommes bretons, quatre mille hommes d'infanterie et un régiment de dragons. Lord Berkeley arriva le 7 avril 1694, et jeta l'ancre entre la baie de Camaret et celle de Berthaume. Le général Talmarsh, qui était à la tête des troupes ennemies destinées au débarquement, voulut d'abord se rendre maître du fort de Camaret, et pour cela il s'avança, avec un bataillon de grenadiers et huit à neuf cents hommes, sur un nombre suffisant de chaloupes, tandis que plusieurs vaisseaux de guerre protégeaient sa descente de tout leur feu. Mais les troupes de Talmarsh et les vaisseaux qui devaient les seconder furent reçus par des batteries si habilement

disposées; que leurs foudroyants effets en dénoncèrent seuls l'existence à l'ennemi. Vauban avait posté dans un retranchement, non moins habilement ménagé, un bataillon de troupes de marine, sous les ordres du marquis de Langeron. Le capitaine Benosse, de ce bataillon, s'apercevant de la surprise et du désordre des ennemis, s'élança tout à coup l'épée à la main du retranchement, à la tête de soixante hommes qui furent immédiatement suivis de soixante autres, et chargea Anglais et Hollandais avec tant de vigueur, qu'il les mit en pleine déroute, leur tua beaucoup de monde, et les poursuivit jusqu'à leurs chaloupes. Ils s'y précipitèrent tellement en foule, que, la mer étant basse, celles-ci restèrent échouées. Alors l'infanterie et la cavalerie française accoururent sur la grève, et forcèrent tous ceux des ennemis qui n'avaient point péri ou n'avaient point regagné leurs vaisseaux à demander quartier. Cette entreprise ne coûta pas moins de deux mille hommes, tant pris que tués, aux Anglais et aux Hollandais. Le général Talmarsh alla mourir à Plymouth d'une blessure qu'il avait reçue dans sa malheureuse descente. Un bâtiment hollandais de 34 pièces de canon, qui était resté échoué, tomba au pouvoir des Français; le contre-amiral bleu des Anglais, deux moindres bâtiments, et une galiote de la même nation, chargée de cinq cents soldats, avaient été coulés à fond par les batteries de la côté ; ceux d'entre les autres vaisseaux ennemis qui s'étaient exposés pour favoriser le débarquement avaient eu fort à souffrir dans leurs agrès et dans leurs équipages ; on eut toutes les peines du monde à les ramener en Angleterre.

Les alliés, rebutés par Saint-Malo et Brest, de leurs projets sur les places de Bretagne, se tournèrent contre celles de Normandie, et, le 12 juillet 1694, l'amiral Berkeley, avec sa flotte réparée et augmentée, jeta dans Dieppe onze cents bombes et carcasses, qui mirent d'autant plus aisément le feu à presque toute cette malheureuse ville qu'elle était généralement construite en bois. L'hôtel-de-ville, les églises et les autres édifices précieux aux Dieppois, comme la maison d'Ango, furent détruits ou horriblement endommagés. Ces carcasses que lançaient des mortiers, étaient composées de grenades, de boulets de canon, de chaînes de fer, d'armes à feu toutes chargées de balles, d'énormes morceaux de métal enveloppés de toile goudronnée, et d'une masse

de matières inflammables ; elles étaient ouvertes par six endroits comme par six bouches, d'où il sortait un feu capable de consumer les objets les plus durs. La machine infernale qui avait échoué contre Saint-Malo, l'année précédente, contenait plus de trois cent quarante de ces carcasses. Dieppe, dans ce bombardement, eut encore à regretter ses archives qui constataient son ancienne gloire maritime. Louis XIV ne devait pas tarder à réparer, autant que possible, le désastre de cette ville intéressante, en la faisant reconstruire en pierre sur le plan régulier qu'on lui voit aujourd'hui.

De Dieppe, la flotte des alliés se dirigea sur le Hâvre-de-Grâce, où elle arriva le 16 juillet, et où elle commença aussitôt ses opérations de bombardement. On avait amassé à dessein, en dehors de cette place, plusieurs piles de bois où quelques bombes mirent le feu ; les ennemis s'y étant mépris, comme on l'espérait, lancèrent la plupart de leurs autres bombes du côté où ils avaient aperçu les premières flammes. Cette ruse, le canon bien servi de la place et les vents qui survinrent d'une manière défavorable au bombardement, préservèrent presque entièrement le Hâvre, quoique les alliés eussent lancé, dans l'espace de cinq à six jours, environ quatre mille bombes.

La flotte anglo-batave échoua aussi complétement dans ses projets contre la côte de la Flandre française que contre la côte de Bretagne. Le maréchal de Villeroi avait amené sept cents grenadiers et un régiment de dragons dans Dunkerque. Le comte de Toulouse, qui prit vers cette époque possession de sa charge de grand-amiral de France, à laquelle il réunit celle de gouverneur et amiral de Bretagne, se trouvait aussi dans la place menacée. La flotte des alliés n'eut pas plutôt paru, le 22 juillet, avec la marée, qu'elle fut saluée, elle et ses machines infernales, par toute l'artillerie des forts élevés à la tête des jetées, ainsi que par les batteries à fleur d'eau qui couvraient le rivage et croisaient de tous côtés leurs feux. Deux des machines des Anglais sautèrent successivement avec un fracas épouvantable, allumées qu'elles furent par les canons que l'on tirait de la place ; elles occasionnèrent nécessairement de cruelles pertes à l'ennemi, qui se retira, et remit aux années suivantes la continuation de ses projets incendiaires contre les places maritimes de France.

Forbin, qui avait alors le commandement de la marine à Bayonne, fut chargé de s'opposer à des descentes que l'on soupçonnait l'ennemi de vouloir faire du côté de Saint-Jean-de-Luz.

Pontchartrain le père, ému par les plaintes des villes de l'Océan qui craignaient des bombardements, avait rappelé de la Méditerranée trente des vaisseaux de Tourville, n'en laissant que vingt à cet amiral. Le ministre fut blâmé par quelques-uns de n'avoir pas eu l'énergie de maintenir jusqu'au bout l'empire absolu de la marine française dans la Méditerranée, et de n'avoir pas poursuivi le plan arrêté aux débuts de la campagne. La flotte de Russel et des vice-amiraux Évertzen et Kallemburg empêcha la ville de Barcelone de tomber sur-le-champ au pouvoir des Français, en obligeant, à son approche, les vingt vaisseaux de Tourville de se retirer à Toulon. Néanmoins l'armée navale des alliés, malgré les pressantes sollicitations du vice-roi de Catalogne, repassa presque aussitôt le détroit de Gibraltar, après avoir été fort maltraitée par le temps, et avoir perdu par les maladies beaucoup de soldats et de matelots. Le 17 octobre, elle mouillait à Cadix dans le dessein d'y passer l'hiver; et, dès le 10 du même mois, Tourville avait déjà repris la mer et transporté six mille hommes en Catalogne.

Cependant, Jean Bart était parti de Dunkerque avec une escadre de quelques vaisseaux de troisième et quatrième rang pour aller, suivant les instructions qu'il avait reçues, au-devant de cent et quelques navires chargés de grains, qui étaient impatiemment attendus des royaumes du Nord, dans les ports de France. Il y avait à peine un jour qu'il était en mer, quand il rencontra, entre le Texel et la Meuse, ces navires d'autant plus précieux alors au pays que l'on y était désolé d'une cruelle disette. Mais Jean Bart fut plus étonné qu'effrayé de voir que ce convoi était déjà tombé au pouvoir de huit vaisseaux de guerre hollandais, dont l'un portait pavillon contre-amiral, et qui avaient amariné tous les navires du commerce, après en avoir fait sortir les anciens possesseurs. Les chances n'étaient pas égales : Jean Bart met aussitôt en panne à deux portées de canon des vaisseaux de guerre ennemis, et là réunit en conseil à son bord les principaux officiers de son escadre, dans l'esprit desquels il fait passer sans peine l'ardeur de combattre qui l'anime. La résolution étant prise de brusquer l'événement et de fondre sur les ennemis avant qu'ils

eussent eu le temps de se reconnaître, les capitaines retournèrent à leurs bords respectifs, avec la recommandation d'aborder chacun un vaisseau. Outre leur supériorité en nombre de canons, les Hollandais avaient un vaisseau de plus que les Français; Jean Bart, afin de n'en point être embarrassé, détacha la flûte *le Portefaix*, avec le lieutenant La Bruyère de Court, et un équipage de cent vingt hommes, pour inquiéter ce bâtiment et l'éloigner des autres, s'il était possible. Le temps que *le Portefaix* employa à s'apprêter et à tirer une partie de son équipage d'une autre flûte et d'une barque longue, permit aux Hollandais de s'élever un peu au vent, pendant que les Français restaient toujours en panne; de sorte que la flûte, qui se trouvait sous le vent de l'escadre de Jean Bart, fut un moment coupée par une partie des forces opposées. Le lieutenant La Bruyère de Court, sans se déconcerter, osa passer entre le second et le troisième des vaisseaux hollandais, essuya les bordées de quatre de ces vaisseaux avec fermeté, et revint chercher un poste dans l'escadre française. Immédiatement Jean Bart arriva sur les Hollandais, pendant que deux vaisseaux de guerre danois et suédois, qui avaient servi de première escorte au convoi et n'avaient pas même essayé de le défendre, restaient spectateurs de l'action. Les chefs des deux escadres se cherchaient et avaient l'un et l'autre dessein de s'aborder, aussi se furent-ils bientôt joints. *Le Fortuné* et *la Princesse Émilie*, l'un portant le capitaine Jean Bart, l'autre le contre-amiral Hyde de Frise, ne formaient plus pour ainsi dire qu'un seul et même pont, d'abord divisé en deux camps, puis théâtre d'une effroyable mêlée, où la place resta en moins d'une demi-heure à Jean Bart et aux Français. Le contre-amiral hollandais était atteint de six blessures, dont trois mortelles; son second était étendu roide sur le pont, et ses deux lieutenants étaient aussi percés de plusieurs coups. Non content de cette première et glorieuse prise, *le Fortuné*, menant toujours la tête de l'escadre de France, aborda encore un vaisseau ennemi et s'en rendit également maître. Pendant ce temps, les autres vaisseaux français couraient de même à l'abordage. *Le Mignon*, capitaine de Saint-Pol, enleva un vaisseau hollandais de 50 canons; *l'Adroit*, capitaine de Benneville, avait aussi forcé un bâtiment ennemi à se rendre, quand il vit tout à la fois se rompre les grappins qui retenaient sa prise, et

venir à lui, vent arrière, un vaisseau de 54 canons, pour l'aborder à son tour. Ne voulant point éviter ce nouvel adversaire, *l'Adroit* envoya chercher son monde, par sa chaloupe, sur la prise qu'il abandonna et se mit en devoir de résister à l'assaut qu'on était près de lui livrer. Un nouvel abordage eut lieu en effet; le lieutenant de *l'Adroit*, nommé de Fricambault, fut tué dans le vaisseau hollandais, lorsque déjà il entrait l'épée à la main sous le gaillard, où l'équipage était retranché; un enseigne, du nom de Gabaret, fut blessé dans la même occasion. L'embarras devenait extrême pour *l'Adroit*. Heureusement que Jean Bart, avec *le Fortuné*, arriva fort à propos pour mettre en fuite le vaisseau hollandais. Le reste de l'escadre ennemie s'était enfui. Jean Bart ne perdit pas son temps à la poursuite des bâtiments de guerre échappés; il amarina ses trois premières prises dont il donna le commandement aux officiers La Bruyère de Court, de Latour, de La Sablière et de Ravenel, s'assura de tous les bâtiments chargés de blé, sans exception, et rentra avec le tout dans les ports du royaume, où il rapportait l'abondance.

Le retentissement de cette victoire navale fut aussi grand que le résultat en était utile à la France. Une médaille consacra le souvenir du combat du 29 juillet 1694. Louis XIV, qui avait déjà donné la croix de Saint-Louis à Jean Bart, lui envoya des lettres de noblesse, avec le droit de porter une fleur de lis d'or dans ses armes. Louis XIV y disait « que de tous les officiers qui avaient mérité l'honneur d'être anoblis, il n'en trouvait pas un qui s'en fût rendu plus digne que son cher et bien-aimé Jean Bart. » Si la noblesse avait pu retarder la décrépitude qu'elle devait si prochainement atteindre, c'eût été assurément par l'adjonction d'hommes tels que Jean Bart; elle ne le sentit pas assez, et ce fut un de ses torts.

Il n'y avait pas un mois que ces honneurs étaient accordés à Jean Bart quand il reprit la mer. A la nouvelle de sa sortie de Dunkerque, Guillaume III, qui avait fait ses dispositions pour une traversée, crut devoir différer son départ et alla ensuite s'embarquer sur un autre point pour lui donner le change : car il aurait bien pu tomber entre les mains de l'actif et intrépide marin; Jean Bart se déroba à la recherche des flottes ennemies, alla en Norwége et en ramena avec un plein succès un convoi considérable.

Plusieurs belles actions particulières eurent lieu, sur mer, dans le cours de la même année 1694. Petit-Renau qui, tantôt ingénieur, prenait ou secourait les places fortes, tantôt marin, dressait des plans de campagnes navales et montait lui-même des vaisseaux, attaqua avec *le Bon*, bâtiment de 54 canons, construit à Brest, selon les règles qu'il avait établies et qui trouvaient encore des contradicteurs, *le Barkley-Castle*, percé pour 58 canons qui portait pour deux millions et demi de diamants, et parvint à l'enlever après un long et sanglant combat; mais il l'avait tellement maltraité, qu'il coula presque aussitôt à fond. Heureusement Petit-Renau en sauva le contenu dont il fit hommage à Louis XIV, avec le plus noble désintéressement, sans en vouloir rien garder. Le capitaine de La Roche-Vezanzai, avec une frégate de 26 canons, se défendit contre six bâtiments de guerre hollandais, dont le moindre était de 28 à 30 pièces de canon, et les contraignit à lâcher prise.

En 1694, Duguay-Trouin passa de *l'Hercule*, sur la *Diligente*, bâtiment de 40 canons. Il se rendit au détroit de Gibraltar et y fit trois prises qu'il conduisit à Lisbonne. De retour dans la Manche, il enleva un bâtiment flessinguois de 30 canons, qu'il mit en sûreté à Saint-Malo. Ayant aussitôt repris la mer, il méprisa une flotte marchande de trente voiles, qui n'était chargée, dit-il, que de charbon de terre; mais, pour faire connaître au vaisseau de 55 canons qui escortait cette flotte, qu'il n'y avait de sa part que du dédain et non de la peur, il fit carguer ses voiles pour l'attendre, et celui-ci s'arrêta court. Duguay-Trouin, pour lui donner de la colère à défaut de cœur, fit amener et rehisser en berne le pavillon anglais, qu'il avait toujours conservé à sa poupe, pour lui marquer son mépris. L'Anglais alors s'émut, et tira trois coups de canon, auxquels Duguay-Trouin répondit d'un même nombre, sans daigner arborer pavillon blanc. Quinze jours après malheureusement, une brume épaisse le fit tomber dans une escadre de six vaisseaux de guerre ennemis. Un d'eux le chasse pendant quatre heures à demi-portée de canon, le démâte et le serre à la distance du pistolet. Duguay-Trouin se défend avec la rage d'un désespéré, et se prépare à l'abordage, manœuvre pleine de témérité dans sa situation, mais dont la proximité de l'Anglais rendait le succès possible. C'était

saisir ces moments si précieux dans le combat, où l'habileté secondée par la surprise et l'audace, peut triompher de la force. Il joignait déjà le vaisseau ennemi qui s'était trop éloigné de son escadre pour en être secouru, quand, par une déplorable méprise du timonier, qui ne pouvait croire qu'on risquât l'abordage, la barre du gouvernail ayant été changée, la manœuvre de la frégate fut suspendue. Ignorant ce fatal contretemps, Duguay-Trouin était sur son gaillard d'avant, dans l'attitude d'un homme qui va sauter sur le bord ennemi, lorsque impatient d'attendre, il courut à l'arrière voir pourquoi la frégate ne marchait pas. Il fit aussitôt remettre sous le vent la barre changée sans ordre. Mais, pendant ce temps, l'Anglais, s'apercevant de son dessein, avait manœuvré de manière à l'éviter, et un malentendu fit perdre à Duguay-Trouin, comme il le dit lui-même, une des plus surprenantes aventures dont on eût jamais ouï parler : celle d'enlever un vaisseau de guerre avec une frégate, en présence d'une escadre ennemie donnant la chasse. Ce coup manqué jeta le brave marin dans un insurmontable péril. Quatre vaisseaux à la fois le canonnèrent de leur avant. L'équipage de la frégate perdit la tête et s'alla cacher à fond de cale, malgré les cris, les menaces et les prières de Duguay-Trouin. Pour comble de malheur, le feu prit aux poudres. Duguay-Trouin, dont le sang-froid grandissait dans le péril, fit éteindre l'incendie, et força plusieurs de ceux qui l'avaient abandonné à remonter sur le pont, en leur lançant des grenades à fond de cale par les écoutilles. Un lâche avait amené le pavillon : Duguay-Trouin le fait aussitôt remettre. Le jeune héros combattait encore, quand un coup de boulet amorti sur la hanche, le jeta sans connaissance sur le pont. Dès lors il ne put s'opposer aux vœux de son équipage, qui rendit la frégate. Le capitaine d'un des vaisseaux ennemis lui envoya un canot pour l'amener à son bord, où il fut traité avec tous les égards et toute la générosité que méritait une si héroïque défense.

Les armateurs à la course, bien qu'on leur donnât communément le nom de corsaires comme à présent, étaient traités en vertu de conventions réciproques entre les États belligérants, d'une façon toute différente de ceux qu'on appelait les

pirates et les forbans. Les uns avaient le sort à peu près des prisonniers de guerre en général ; les autres étaient pendus sans rémission (3). Duguay-Trouin étant des premiers, on lui assigna la ville de Plymouth pour prison. Mais une intrigue amoureuse lui procura bientôt l'occasion de s'évader et de donner la reproduction de la sortie de Jean Bart et de Forbin, dans une chaloupe, passant à travers les vaisseaux de guerre anglais, en répondant à toutes les questions par ce mot : « Pêcheurs. » Duguay-Trouin, dans sa fuite, était accompagné de cinq Français qui manièrent la rame avec lui, et avec lesquels il aborda à la côte de Bretagne, à deux lieues de Tréguier. Charmé de se voir échappé à tant de périls, Duguay-Trouin sauta légèrement sur le rivage pour embrasser sa terre natale, et rendre grâce à Dieu qui l'avait conservé. Après un excellent repas de lait et de pain bis, et une nuit délicieusement passée sur de la paille fraîche, il courut à Saint-Malo, et apprit, en y arrivant, que son frère aîné, Duguay de La Barbinais, armait à Rochefort, pour le lui confier à son retour d'Angleterre, le bâtiment du roi *le François*, de 48 canons. Dans son impatience de prendre une éclatante revanche, il partit sur-le-champ en poste, et trouva le bâtiment, sur lequel on ne l'espérait pas sitôt, mouillé en rade de Rochefort et tout prêt à mettre à la voile.

Dès le lendemain il s'embarqua, et cinglant en haute mer, il alla établir sa croisière sur les côtes d'Angleterre et d'Irlande. Il prit d'abord six navires richement chargés, puis s'en alla résolument au-devant d'une flotte marchande de soixante voiles, escortée par deux vaisseaux de guerre anglais, *le Sans-Pareil*, de 50 canons, et *le Boston*, de 30 canons, mais percé à 72. Dans son impatience de reprendre sa revanche contre les Anglais, il pousse droit aux deux vaisseaux de guerre ; dès ses premières bordées, il coupe le mât de hune et la grande vergue du *Boston*, et jette presque aussitôt ses grappins d'abordage sur *le Sans-Pareil*, au milieu d'un feu terrible de canons et de mousqueterie qu'on se renvoie d'un et d'autre côté. En un instant, Duguay-Trouin, avec les grenades qu'il a fait disperser de l'avant à l'arrière, nettoie les ponts et les gaillards du *Sans-Pareil*; alors il fait battre la charge, et déjà les siens ont mis le pied sur le vaisseau anglais, quand le feu prend à la poupe de celui-ci, et

force Duguay-Trouin à faire pousser promptement son propre vaisseau au large, pour qu'il ne s'embrase point avec l'autre. Dès que le feu du *Sans-Pareil* fut éteint, Duguay-Trouin ramena *le François* à l'abordage; mais la flamme s'étant déclarée à sa hune et dans sa misaine, il déborda une seconde fois. Sur ces entre-faites, la nuit vint, qui ne fut qu'un entr'acte pour les combattants. Au lever du jour, Duguay-Trouin, qui avait changé ses voiles criblées ou brûlées, vit que la flotte marchande s'était dispersée, mais que les deux bâtiments de guerre, après s'être réparés de leur mieux, l'attendaient pour renouveler l'action. Soudain il aborde, pour la troisième fois, *le Sans-Pareil*, dont les deux grands mâts, après s'être un moment balancés comme des arbres géants que la coignée a longtemps attaqués, tombent avec fracas sur les porte-haubans du *François*. Duguay-Trouin, satisfait d'avoir mis de la sorte un des vaisseaux anglais dans l'impossibilité absolue de combattre ni de fuir, interdit à ses gens de sauter à bord, et, faisant précipitamment pousser au large, il se retourne contre *le Boston* qui avait mis toutes voiles au vent pour se sauver. Mais Duguay-Trouin l'a bientôt atteint et plus vite encore s'en est rendu maître; puis il revint à son aise au *Sans-Pareil* qui, ras comme un ponton, ne sachant avancer ni reculer, concentré dans sa rage impuissante, en était réduit à attendre le sort qu'il plairait au vainqueur de lui faire. Ce n'était point une prise vulgaire, et ce qu'elle renfermait, comme un précieux trésor, comme un trophée superbe, en témoigna bientôt : on retrouva dans *le Sans-Pareil* les brevets de Jean Bart et de Forbin : car c'était ce même vaisseau, aujourd'hui enlevé si glorieusement par Duguay-Trouin, qui, en 1689, avait fait prisonniers les deux célèbres marins. Jean Bart assurément ne pouvait avoir un plus digne vengeur que Duguay-Trouin. Du reste, le capitaine du *Sans-Pareil* s'était vaillamment battu pour ne point laisser reprendre ce qu'il avait, durant plusieurs années, regardé comme le talisman certain de son invincibilité. Il avait perdu les deux tiers de son monde et de ses officiers, et sa lutte, deux fois renouvelée, avait coûté à Duguay-Trouin la moitié de l'équipage du *François*. Le vainqueur eut une peine extrême à amariner les deux vaisseaux anglais; sa chaloupe et son canot étaient hachés; de plus, il survint un orage qui plaça *le François* en un très-

grand péril, par suite du désordre dans lequel l'avait mis un combat si long et si opiniâtre. On fut obligé de jeter à la mer la plupart des canons du *Sans-Pareil*, et le second de Duguay-Trouin, nommé Boscher, eut besoin de déployer une rare habileté pour ne point perdre et pour amener au Port-Louis ce vaisseau entièrement dépourvu de mâts et de voiles. La tempête qu'eut à essuyer Duguay-Trouin l'empêcha même de conserver *le Boston*, qui fut repris, sans combat, par des corsaires de Flessingue. Louis XIV envoya une épée d'honneur au héros de vingt ans qui, avec un bâtiment de 48 canons, avait dispersé soixante voiles marchandes, et battu, enlevé deux vaisseaux portant ensemble 80 canons.

En 1695, année qui, par l'élévation de Louis-Alexandre de Bourbon, comte de Toulouse, au gouvernement de Bretagne, vit l'amirauté de cette province définitivement réunie à l'amirauté de France, les alliés recommencèrent leurs bombardements avec une nouvelle ardeur, et encore une fois sans résultats. Ils s'essayèrent de nouveau contre Saint-Malo; mais, outre que les Anglais et les Hollandais ne purent effectuer une descente qu'ils avaient projetée du côté de la place, ils s'épuisèrent longtemps en vain contre le fort de la Conchée, dépensèrent assez inutilement neuf cents bombes, et furent même obligés de couler à fond plusieurs de leurs galiotes, de peur qu'elles ne tombassent au pouvoir des Français. De là, lord Berkeley, qui commandait encore la flotte de bombardement des alliés, conduisit ses galiotes et autres bâtiments incendiaires devant le bourg ouvert de Granville, où il fit des tuiles de pâts. Puis il se rendit devant Dunkerque, où il trouva, pour le recevoir, le chef d'escadre de Relingues, avec les officiers de marine Jean Bart, de Saint-Clair, de Saint-Pol, de Montgon, de Luynes, La Bruyère de Court, de Château-Renault fils, qui se signalèrent à l'envi pour la défense de la place. Plusieurs d'entre eux allèrent avec des chaloupes jeter les grappins sur les galiotes ennemies à moitié incendiées, et les firent échouer de manière à ce que leur ruine s'achevât sans causer le moindre dommage. La Bruyère de Court brûla une frégate des alliés qui se retirèrent bientôt avec plus de confusion encore que l'année précédente. Jean Bart, ayant sous ses ordres son fils, Cornil Bart, était chargé de la défense du fort Bonne-Espérance qui de tous ceux de la ville était le plus exposé aux coups des ennemis. Le

feu qu'il dirigea réduisit les Anglais à se retirer à distance respectueuse. La machine infernale qu'ils avaient préparée n'eut aucun résultat. En récompense des nouveaux services qu'il venait de rendre, Jean Bart eut une pension de deux mille livres, et son fils fut élevé au grade de lieutenant de vaisseau à l'âge de dix-huit ans. Chassés de devant Dunkerque, les Anglais s'adressèrent, pour clore leur sauvage campagne, à une ville qui leur laissait au cœur de poignants souvenirs; ils essayèrent de détruire Calais. Une grande quantité de bombes et de pots à feu furent lancés sur la ville, et causèrent des dégâts aux casernes et à quelques maisons. Dans ces circonstances, de Relingues, accouru de Dunkerque avec dix-huit chaloupes, s'opposa, avec le même succès que naguère, aux tentatives des Anglais. L'officier de Pradine, commandé par lui, eut l'intrépidité de se mêler à la flotte ennemie, dont il essuya tout le canon, et à la retraite de laquelle il contribua singulièrement. Les bombardements des alliés aboutirent partout à ce résultat, que l'on inventa pour eux le mot : *casser des vitres avec des guinées*, qui signifiait qu'avec de bien grandes dépenses ils faisaient de bien petites choses. Néanmoins Louis XIV, en représailles, et après avoir publié un manifeste qui l'honorerait éternellement aux yeux de l'humanité, s'il n'avait fait lui-même, moins les odieuses machines infernales, ce qu'il reprochait à ses ennemis, ordonna le bombardement de Bruxelles. Les Anglais auraient pu prévenir ce malheur, en suspendant de leur côté, comme le manifeste le demandait, leurs barbares exécutions; mais comme Bruxelles et les villes de leurs alliés leur touchaient peu le cœur, ils continuèrent, et Bruxelles et plusieurs autres places payèrent pour eux.

Il n'y eut point, dans le cours de cette année 1695, de grandes flottes françaises en mer. Mais diverses escadres et les vaisseaux armés en course causèrent beaucoup de dommages aux ennemis. Nesmond, avec une escadre de quelques vaisseaux de guerre et plusieurs bâtiments montés par des armateurs, enleva, dans les eaux de l'Irlande, trois vaisseaux qui ramenaient des Indes-Orientales une valeur d'environ dix millions. Peu auparavant, ayant rencontré à vingt lieues des Sorlingues deux vaisseaux de guerre et un brûlot anglais, il détacha contre l'un d'eux le capitaine de Villetreux, armateur de Saint-Malo, qui força ce vais-

seau à se rendre, tandis que lui-même obligeait l'autre vaisseau et le brûlot à prendre la fuite. *Le Marin*, bâtiment français de 28 canons, commandé par un Irlandais, croisant vers le nord de l'Irlande, à la suite d'un brillant abordage qui faillit lui être fatal à lui-même, eut le spectacle terrible de l'incendie du bâtiment anglais *le Henri*, son adversaire, de 38 canons, qui rapportait des Indes-Orientales une charge de trois millions et demi ; le capitaine Nagle, du *Marin*, perdit la vie dans cette affaire. Duguay-Trouin et le capitaine de Beaubriant, chargés d'aller détruire les baleiniers du Spitzberg, rencontrèrent, attaquèrent et prirent près des côtes d'Irlande trois vaisseaux anglais, considérables par leur force et plus encore par leurs richesses, qui revenaient des Indes-Occidentales; ils les amenèrent au Port-Louis. Le capitaine de vaisseau La Bellière attaqua, à cinquante lieues du cap de Clare, côte d'Irlande, une flotte de vingt navires marchands, et enleva à l'abordage un des deux vaisseaux de guerre qui la convoyaient. L'officier Grandmaison des Haies, commandant de la frégate *le Duc du Maine*, s'empara de la frégate ennemie *l'Aigle volant de Middelbourg*, de 22 canons, qui rapportait de Guinée une belle cargaison. Dans la Méditerranée, la flotte des alliés aux ordres d'Édouard Russel, puis de George Rooke, après avoir hiverné dans les ports d'Espagne, avait paru sur les côtes de Provence, et avait menacé de bombarder Marseille et Toulon; mais tous ses projets s'étaient vus déjoués par l'habileté et l'activité de Tourville qui veillait sur la côte; elle avait également échoué du côté de la Catalogne où, avec le concours d'une armée de terre espagnole, elle ne put reprendre Palamos aux Français. Russel et Georges Rooke se virent réduits successivement à une honteuse retraite, que les tempêtes faillirent même changer en désastre. Les affaires de détail furent, cette année, à l'avantage de la France dans la Méditerranée, comme dans l'Océan. Les capitaines Forbin et Pallas, convoyant une flotte marchande pour le Levant, attaquèrent, près de l'île Cérigo, un vaisseau hollandais de 68 canons, dont la cargaison s'élevait à cinq cent soixante mille piastres, et le prirent à l'abordage. Ces deux capitaines, et particulièrement Forbin, firent encore cette année plusieurs brillants coups de main, et convoyèrent les flottes marchandes avec le plus grand succès.

L'année 1696 fut plus féconde en événements dans les mers d'Europe. Louis XIV se laissa entraîner par Jacques II dans un nouveau projet de descente en Angleterre. Pour mieux cacher les desseins que l'on avait, le plus fort des préparatifs se fit dans les ports de la Méditerranée. Mais Jacques II ne s'était pas encore rendu à Calais pour s'embarquer, que déjà son habile dépossesseur avait déconcerté tous ses plans et ceux de ses amis au sein de la Grande-Bretagne. Les vaisseaux de guerre et autres bâtiments qui étaient assemblés furent renvoyés dans leurs ports respectifs; du moment qu'il ne s'agissait plus des intérêts de Jacques II, on parut trouver que tout ce grand armement n'était bon à rien. Les deux Colbert devenaient de plus en plus regrettables. Ils avaient autrement compris la grandeur maritime de la France. Pour Seignelai, le prétendant d'Angleterre n'avait paru être qu'un moyen; pour Pontchartrain le père, il parut devenir une déplorable et presque ridicule impasse.

Pendant que la flotte de France désarmait, celle des ennemis menaçait de nouveau les villes maritimes de Bretagne, de Normandie et de Flandre. Toute descente était interdite aux alliés, il est vrai, par suite de l'excellent état dans lequel Vauban avait mis les côtes de ces provinces, et des nombreuses troupes et milices qui les garnissaient. Le nouveau bombardement que les alliés firent à Calais n'eut pas plus de résultat que les autres; ils échouèrent encore une fois complétement devant Brest; ils furent réduits à faire des villes d'Olonne, de Saint-Martin-de-Ré, et des rochers de Hédic et de Houat, défendus chacun par quinze hommes, le théâtre de leurs exploits, et encore ces quinze hommes suffirent-ils pour leur en faire perdre cent, et les forcer à s'éloigner.

Jean Bart était sorti de Dunkerque, selon son habitude, malgré quatorze vaisseaux ennemis qui voulaient lui fermer le passage, quand, sur les sept heures du soir, le 17 juin 1696, il découvrit, à environ seize lieues au nord du Texel, une flotte de quatre-vingts navires marchands venant de la Baltique et convoyée par six vaisseaux de guerre hollandais. Jean Bart avait, de son côté, sept bâtiments de guerre : en premier lieu, *le Maure*, de 54 canons, qu'il commandait en personne; ensuite *le Mignon*, de 44 canons, capitaine de Saint-Pol; *le Jersey*, de 40 canons, capitaine d'Oroigne; *le Comte*, de 44 canons, capitaine de Menneville;

l'*Adroit*, de 40 canons, capitaine de Ville-Luizan; *le Milfort*, de 36 canons, capitaine La Bruyère de Court; et *l'Alcyon*, de 36 canons, capitaine de Saint-Pierre. Toute la nuit, l'escadre française attendit, et le lendemain, à la pointe du jour, elle se trouva à deux lieues sous le vent de la flotte marchande et de son escorte. Deux petits corsaires de Dunkerque s'étant abouchés avec Jean Bart, il leur ordonna de le suivre, et de se jeter à travers cette flotte dès qu'ils le verraient aux prises avec l'escorte. Jean Bart ne se fut pas plutôt assuré de la route des ennemis, qu'il fit le signal d'ordre de bataille. Ayant ensuite manœuvré de manière à gagner le vent, il fit un nouveau signal, celui d'abordage, et courut vent arrière sur les bâtiments de guerre hollandais. A cette vue, ceux-ci s'étendirent en longueur pour couvrir leurs navires marchands, et jugeant qu'il leur était impossible d'éviter un engagement, ils attendirent les Français, pendant que leur convoi se disposait à s'éloigner à la faveur du combat. Jean Bart fit gouverner droit sur le principal bâtiment ennemi, de 38 pièces de canon; mais auparavant il en rencontra un autre de 24 pièces de canon seulement, qu'il força en un instant, par quelques bordées et un bon feu de mousqueterie, à amener pavillon. Pendant que *le Milfort* amarinait cette première prise, *le Maure* abordait, selon son dessein, le commandant hollandais. Jean Bart, que secondaient dignement François-Cornil Bart, son fils, Flagmorton, volontaire anglais du parti de Jacques, et plusieurs autres braves, en vint promptement à son honneur; et le second vaisseau avec lequel il s'était rencontré devint pour lui une seconde proie. De leur côté, les capitaines du *Jersey*, et de *l'Alcyon* enlevaient, quoique après une assez longue résistance, un troisième et un quatrième vaisseau hollandais. Le cinquième devenait le lot de Saint-Pol, capitaine du *Mignon*. Ce fut un regret pour *l'Adroit*, *le Milfort*, et *le Comte* qu'on ne leur eût laissé jusque-là rien à faire, si ce n'est d'amariner les prises. Mais quand Jean Bart se fut assuré de l'escorte hollandaise, alors toute son escadre, lui à la tête, donna à travers les quatre-vingts navires marchands, faisant amener les uns à coups de canon, détachant des chaloupes contre les autres pour les brûler. Pendant que les sept vaisseaux français couraient ainsi à travers cette forêt de voiles et de mâts éperdus, Jean Bart fut averti qu'on voyait paraître

à deux lieues de là, treize gros bâtiments qui venaient sur lui vent arrière. Les ayant reconnus lui-même pour des vaisseaux de guerre, entre lesquels il jugea qu'il y en avait cinq au-dessus de 60 canons, il mit en panne, et fit aux bâtiments de son escadre le signal de cesser la chasse et de se rallier autour de son pavillon. Il retira ses équipages des prises qu'il avait faites, mit tous ses prisonniers dans l'une de celles-ci pour les renvoyer humainement en Hollande, après avoir encloué leurs canons et mouillé leurs poudres, et donna ordre de brûler sur-le-champ les quatre autres vaisseaux hollandais dont il était maître. Toute cette manœuvre, tous ces changements, tous ces préparatifs se passèrent à une demi-lieue au plus de la nouvelle escadre ennemie, qui s'était soudain arrêtée comme pour être l'impassible spectatrice d'un tableau qui la touchait pourtant de si près. Ce ne fut qu'aux tourbillonnements de la flamme qui consumait quatre des vaisseaux de leur nation, que les Hollandais de cette autre escadre rouvrirent leurs voiles au vent, comme pour s'approcher des Français. Mais Jean Bart les défiait encore, et resta en place jusqu'à ce qu'il eût vu la dernière de ces quatre prises consumée jusqu'au dernier débris. Alors, seulement alors, il se retira doucement, à petites voiles, devant l'ennemi qui venait de mettre toutes voiles dehors et semblait confondu de la fierté d'une telle manœuvre. Les treize vaisseaux de guerre hollandais parurent suivre encore quelque temps les sept vaisseaux français, mais avec l'intention bien marquée de ne pas les atteindre. Le lendemain, à la pointe du jour, on ne découvrit plus que trois des vaisseaux ennemis à plus de cinq lieues de distance, et à six heures du matin on n'en distinguait plus aucun. Jean Bart, dans le combat du 18 juin, avait fait perdre aux ennemis, outre leurs quatre vaisseaux brûlés, quarante bâtiments marchands. Mais ce ne furent pas les seuls résultats obtenus par Jean Bart dans sa glorieuse campagne de 1696. Avec sa petite escadre de sept vaisseaux de troisième et quatrième rang, il mit un obstacle invincible à la pêche du hareng, à laquelle les Hollandais consacraient chaque année quatre ou cinq cents de leurs navires ; il força les alliés à entretenir, cinq mois durant, cinquante-deux vaisseaux de guerre, divisés en trois escadres. Enfin, obligé de relâcher, faute de vivres, il rentra dans les ports de France, en passant,

avec ce bonheur et cette habileté qui n'appartenaient qu'à lui, à travers trente-trois vaisseaux anglais et hollandais qui voulaient lui barrer la route. A la suite d'une si glorieuse campagne, le célèbre marin fut nommé chef de l'escadre de la province de Flandre, à la place du marquis de Langeron, passé lieutenant général des armées navales.

Louis XIV venait de rendre une ordonnance des plus honorables qui prescrivait aux bâtiments français, notamment aux corsaires, de ne jamais assurer le pavillon (4) sous lequel ils pouvaient, dans telles et telles circonstances, masquer leurs desseins. A partir de cette époque, on considéra chez toutes les nations civilisées en général, qu'il était contre le droit des gens et contre les lois de la guerre de tirer un coup de canon à boulet sous un autre pavillon que le sien. Il était digne de la France de reconnaître la première et de faire adopter cette loyale convention. Néanmoins jamais on n'abusa plus que dans ce temps de la coutume d'arborer des pavillons étrangers (sans les assurer, il est vrai) pour attirer les vaisseaux ennemis dans des piéges. Les Anglais particulièrement en donnaient chaque jour l'exemple. C'est ainsi que le commodore Killegrew, croisant dans les parages du cap Bon, côte de Barbarie, arbora tout à coup l'enseigne blanche à poupe, pour attirer à lui deux vaisseaux français qu'il venait de découvrir. Ces deux vaisseaux français étaient *le Content* et *le Trident*, capitaines du Chalart et d'Aulnai. Ils répondirent aussitôt en arborant le pavillon anglais, pour faire voir qu'ils n'étaient point dupes du piége qu'on leur tendait. Le vent étant favorable à l'escadre ennemie, elle put joindre *le Content* et *le Trident*, qui soutinrent longtemps un beau combat, mais qui enfin, dans une si grande inégalité de forces, durent succomber. Ne gouvernant plus, faisant eau de toutes parts, réduits à un état aussi funeste que pitoyable, ils ne se rendirent pourtant que le lendemain au soir. Nesmond, en fait de pavillons étrangers arborés, suivait, à la même époque, l'exemple des alliés. Parti de Brest et faisant voile pour le Portugal, il découvrit à la hauteur du cap Finisterra, à la pointe de la province espagnole de Galice, une flotte marchande d'Ostende, escortée par un vaisseau de guerre hollandais. Aussitôt il arbora le pavillon des Provinces-Unies ; le Hollandais s'y laissa prendre, et attendit Nesmond qui, après s'être approché, mon-

tra tout à coup ce qu'il était, en substituant au pavillon étranger le pavillon de France. N'ayant le temps ni de se retirer, ni de se mettre en défense, le vaisseau de guerre des Provinces-Unies tomba au pouvoir des Français avec la plupart des bâtiments qu'il conduisait. Favorisé encore par la coupe de son vaisseau étranger *le Sans-Pareil*, qu'il avait conquis, Duguay-Trouin usa aussi du stratagème d'arborer le pavillon de l'ennemi. Après avoir pris de cette manière deux bâtiments hollandais, il continua sa manœuvre, faisant voile vers l'armée navale des ennemis avec autant d'assurance et de tranquillité que s'il eût appartenu à celle-ci, et bientôt navigua de conserve avec elle. Reconnu enfin, mais trop tard, et quand il avait insensiblement pris le devant, Duguay-Trouin remplaça le pavillon hollandais par le pavillon de France, et se tourna avec tant de fureur contre une frégate de 36 canons, le seul des bâtiments ennemis qui l'eût suivi de près, que celle-ci donna bientôt des signes de détresse, et laissa son vainqueur maître d'amener ses prises au Port-Louis. Duguay-Trouin ne les eut pas plutôt mises en sûreté qu'il alla croiser dans la Manche, et enleva un navire flessinguois qu'il conduisit à Brest. Il sortit de ce port avec un de ses jeunes frères à qui il confia le commandement d'une frégate de 16 canons, et porta sa croisière sur les côtes d'Espagne. Se laissant entraîner, quoique à regret, à l'impatient désir que montrait le jeune Duguay de se signaler, il osa opérer une descente à peu de distance de Vigo; il marcha, tambour battant, contre des retranchements d'où l'on avait tiré sur ses vaisseaux et les enleva; mais son frère trouva une mort prématurée en emportant lui-même un gros bourg l'épée à la main. Duguay-Trouin, furieux à l'aspect du corps sanglant de ce jeune brave qui lui était plus cher que sa propre vie, se précipita tête baissée au milieu des ennemis, et en sacrifia un grand nombre; puis il tomba dans l'immobilité de la plus affreuse douleur, et assista lui-même le moribond à ses derniers moments. S'étant rembarqué avec cette précieuse dépouille, qu'il alla faire inhumer en terre portugaise, amie de la France, il fit rencontre d'un vaisseau hollandais venant de Curaçao, l'attaqua, s'en rendit maître, et rentra avec lui, mais le cœur navré, dans le port de Brest. L'année n'était pas encore finie que Duguay-Trouin se remit en mer avec trois bâtiments dont l'intendant de la marine

à Brest l'avait prié de prendre le commandement. Mais cette campagne du célèbre marin appartient autant à l'année 1697 qu'à l'année 1696.

Étant allé avec *le Saint-Jacques-des-Victoires*, de 48 canons, qu'il montait, *le Sans-Pareil*, de 42 canons, et la frégate *la Léonore*, de 16 canons, au-devant d'une flotte marchande hollandaise qui devait partir de Bilbao, sous l'escorte de trois vaisseaux de guerre, et l'ayant rencontrée après plusieurs jours de recherches, il lui livra combat au moment où deux petites frégates de Saint-Malo, *l'Aigle Noir*, capitaine Bellisle-Pepin, et *la Faluère*, capitaine Dessaudrais-Dufresne, venaient heureusement de le joindre et de le renforcer. Les trois vaisseaux de guerre ennemis étaient en panne, au vent de leur flotte : *le Delft*, vice-amiral, au milieu, *le Honslaërdick* à son arrière, et le troisième à son avant. Duguay-Trouin en personne devait les attaquer le premier, et, après avoir donné en passant sa bordée au *Honslaërdick*, pousser sa pointe pour aller aborder le vice-amiral. *Le Sans-Pareil*, capitaine Boscher, était destiné à le suivre, le beaupré sur la poupe du *Saint-Jacques*, et à accrocher *le Honslaërdick*, aussitôt que Duguay-Trouin l'aurait dépassé ; tandis que les deux frégates de Saint-Malo s'attacheraient à réduire le troisième vaisseau de guerre hollandais, et que *la Léonore* se jetterait au travers de la flotte marchande. Mais cette disposition fut dérangée par une manœuvre que fit *le Honslaërdick* : il mit tout à coup *le Saint-Jacques* à l'abri de ses voiles et dans l'impuissance absolue de le dépasser pour aller aborder le vice-amiral, qui arrivait dans ce moment à dessein de mettre Duguay-Trouin entre deux feux. Dès lors il n'y a pas deux partis à prendre pour celui-ci : il aborde le vaisseau opposé à son dessein, jette dessus la moitié de ses officiers et cent vingt de ses hommes les plus intrépides, qui l'enlèvent d'emblée. Sans perdre un instant, il vole au secours du *Sans-Pareil*, qui s'était déterminé à couper chemin au vice-amiral et ensuite à l'aborder de long en long avec une audace aussi extraordinaire que pleine de périls. Comme *le Saint-Jacques* arrivait près du *Sans-Pareil*, la poupe de ce dernier vaisseau sauta ; plus de quatre-vingts hommes furent écrasés ou jetés à la mer ; l'embrasement était près de se communiquer à la soute aux poudres ; le capitaine Boscher fit alors couper ses grappins et prit

le large. Duguay-Trouin le remplaça, et à son tour aborda le vice-amiral hollandais, qui le reçut avec une fierté capable d'en surprendre et d'en déconcerter mille autres. Le combat fut si rude et si sanglant, qu'après avoir été repoussé jusqu'à trois ou quatre fois, Duguay-Trouin se vit contraint de se mettre au large pour donner à son équipage le temps de respirer, et pour réparer l'épouvantable désordre du *Saint-Jacques*. De peur que le vice-amiral ne lui échappât, il ordonna à l'une des deux frégates de Saint-Malo, qui venaient de s'emparer du troisième vaisseau hollandais, d'entretenir un moment le combat qu'il interrompait, mais qu'il n'abandonnait pas. *La Faluère*, qui n'avait que 38 canons, accepta de bonne grâce ce soin périlleux; elle y perdit presque aussitôt son brave capitaine, et, dans le désordre qui s'ensuivit, elle prit le parti avec Langavan, capitaine en second, de se mettre en travers pour attendre que Duguay-Trouin se fût réparé. Celui-ci ne tarda pas, et, décidé à vaincre ou à périr, il revint, tête baissée, attaquer le redoutable vice-amiral hollandais. Sa fureur était telle d'avoir vu si longtemps le combat incertain, qu'il fit une horrible boucherie sur les ponts du vaisseau ennemi. Tous les officiers du vice-amiral furent tués ou affreusement mutilés; le vice-amiral lui-même, le valeureux baron de Wassenaër, tomba sur le gaillard d'arrière, frappé de quatre coups presque mortels; d'une main défaillante, il essayait encore de soulever ses armes quand Duguay-Trouin le fit son prisonnier. Les trois vaisseaux de guerre hollandais, douze riches navires marchands furent tout d'abord le prix de cette victoire, que Louis XIV jugea, peu après, devoir récompenser, en donnant à Duguay-Trouin le brevet de capitaine de frégate dans ses armées navales.

L'année précédente, le maréchal de Catinat, par ses succès en Piémont, avait détaché le duc de Savoie de la cause des alliés. Dans la Méditerranée, les vaisseaux n'avaient donc plus qu'à seconder les opérations de Catalogne. Victor-Marie d'Estrées vint avec neuf vaisseaux et quelques frégates et galiotes serrer par mer la place de Barcelone, que le duc de Vendôme assiégeait par terre. Le concours de l'escadre et surtout le débarquement opportun de soixante gros canons, de vingt-quatre mortiers et de trois bataillons de la marine, ne contribuèrent pas peu à amener la capitulation de Barcelone, qui eut lieu le 6 août 1697.

Au mois de septembre suivant, Jean Bart fut chargé de conduire à Dantzick le prince François-Louis de Conti, neveu du grand Condé, nouvellement élu roi de Pologne par une partie de la noblesse de ce pays où il avait un compétiteur dans la personne de l'électeur de Saxe. Jean Bart, pour accomplir cette mission, délicate et périlleuse dans l'état de conflagration générale où était l'Europe, préféra six frégates fines voilières à dix vaisseaux qu'on lui offrait. Parti de Dunkerque dans la nuit du 6 au 7 septembre, il déjoua tout d'abord les plans formés contre lui par une croisière de dix-neuf vaisseaux ennemis, trompa ensuite pareillement les vœux de plusieurs des escadres des alliés qui sillonnaient les mers en tous sens, et, le 26 du même mois, entra en rade de Dantzick. Le prince de Conti ayant su que son compétiteur s'était déjà fait couronner roi, et n'ayant pas jugé à propos de pousser plus loin ses prétentions, Jean Bart le ramena en France avec autant d'habileté, de promptitude et de succès qu'il en avait mis à le conduire. Cette expédition devait être la dernière du célèbre marin dunkerquois.

De toutes parts, on était en conférences pour la paix en Europe. Il ne reste plus à parler que des événements les plus remarquables qui s'étaient passés aux colonies pendant ces quatre dernières années.

Une escadre anglaise, aux ordres du commodore Wehler, vint attaquer la Martinique avec des troupes de débarquement, au mois d'avril 1693. Elle entreprit, mais inutilement, les siéges de Fort-Royal et de Saint-Pierre. Le comte de La Roche-Courbon-Blenac, rétabli dans le gouvernement général des îles, accourut avec huit bâtiments légers et soixante et dix chaloupes, et s'unissant au commandant de la Martinique, du nom de Gabaret (5), força le général Codrington, gouverneur des Antilles anglaises qui, deux fois, avait mis pied à terre, à se rembarquer deux fois avec perte de beaucoup de son monde. L'escadre du commodore Wheler se retira et fit voile pour le nord de l'Amérique.

L'année suivante, Ducasse, gouverneur de la partie française de Saint-Domingue, engagea les flibustiers dans une nouvelle expédition contre la Jamaïque dont il fit lui-même partie. Il cingla, au commencement de juin 1694, avec vingt-trois voiles et quinze cents hommes, pour cette belle Antille anglaise. La descente

s'opéra sans difficulté. Ducasse ravagea tout, dans une marche de quinze lieues, jusqu'au Port-Moran, dont il détruisit les fortifications. Laurent de Graff et Beauregard forcèrent, de leur côté, l'épée à la main, les retranchements des Anglais à Ouatirou. Les flibustiers revinrent à Saint-Domingue, avec un grand butin de trois mille nègres enlevés aux colons de la Jamaïque. Cette expédition ne leur coûta guère d'autre perte que celle du fameux capitaine Le Sage.

Peu après, une importante escadre vint d'Angleterre pour user de représailles contre Saint-Domingue, et se renforça encore de plusieurs vaisseaux de guerre espagnols. Elle portait quatre mille hommes de troupes de débarquement, auxquels ne tardèrent pas à se joindre deux mille soldats envoyés par le gouverneur de Santo-Domingo. Le Cap-Français, mal défendu par Laurent de Graff, qui y commandait, mais qui commençait à tomber dans une indolence égale à la surabondante activité qu'il avait montrée autrefois, fut pris par les alliés. Ceux-ci allèrent ensuite mettre le siége devant le Port-de-Paix, pendant que Ducasse, tenant la campagne, s'efforçait de rallier, de l'un à l'autre point attaqués, le plus qu'il pouvait des habitants effrayés : car justement les ennemis avaient choisi pour faire leur formidable expédition le moment où la plupart des flibustiers étaient à la course. Parmi les officiers de Port-de-Paix, il y en avait de braves et de lâches. Les lâches étaient le lieutenant de roi La Boulaye et le capitaine Girardin ; les braves se nommaient Bernanos, Niceville, Paty, du Lion et Dantzé. Le lieutenant de roi n'eut pas l'énergie de résister aux injonctions de la garnison qui demandait à capituler, ni des habitants qui, au nombre de cent cinquante, voulaient sortir du fort après s'y être enfermés. Le capitaine Niceville, qu'indignait une telle faiblesse, fut emporté d'un coup de canon au moment où il s'écriait que, quant à lui, il ne céderait pas et se défendrait jusqu'à la dernière goutte de son sang. Aussitôt l'abandon du fort fut résolu, malgré les instances de Bernanos, de Paty et de du Lion. Il était huit heures du soir, quand, ayant encloué ses canons et mouillé ses poudres, La Boulaye commença de sortir, avec sa troupe en désordre, et à laquelle il n'avait même indiqué ni la route à tenir, ni un point de ralliement. A peine avait-on fait quelques pas, que l'on entendit les ennemis qui, ayant eu

avis par un transfuge de la sortie des Français, s'étaient avancés au nombre de quinze cents pour y mettre obstacle au moyen de retranchements et d'embuscades. La Boulaye, Bernanos et Girardin se mirent d'abord à la tête des Français avec une compagnie. Cent nègres, suivis de bagages, venaient ensuite. Les officiers de Paty, du Lion et Dantzé, avec la compagnie de l'infortuné Ninéville, venaient à la queue. Vingt-cinq nègres furent détachés pour servir d'avant-garde. Bientôt les lances des Espagnols furent éclairées par le feu de la mousqueterie des Anglais, et dans ce moment une voix cria au milieu des Français : « Volte-face! Gagnons l'escarpe et le fort! » Tout juste, alors, La Boulaye et Girardin disparurent, et, dès le lendemain, le premier, qui avait jeté ses armes et enfilé un petit chemin dans le coin d'un bois conduisant à la montagne, était dans son habitation avec tous ses nègres. Le brave major Bernanos, resté seul à la tête, courait de tous côtés, encourageant son monde, et répétant d'une voix de tonnerre : « Ce sont des canailles, mes amis, nous leur passerons sans peine sur le ventre. » Après être allé s'assurer du bon esprit des officiers de l'arrière-garde, et être convenu avec eux de continuer la marche et de se rallier sur une montagne nommée la Crête-des-Ramiers, Bernanos revint précipitamment à la tête, où il se comporta en héros. Les vingt-cinq nègres de l'avant-garde se battirent aussi très-vaillamment, et le retranchement de l'ennemi fut forcé. Peu de temps après, on se trouva soudainement environné de mousquetaires anglais et de lanciers espagnols; mais ces derniers s'étant mêlés et n'osant se servir de leurs lances, de peur de se blesser les uns les autres dans l'obscurité, se collèrent avec les Français. On ne fut qu'un quart d'heure à se débarrasser de cette seconde embuscade. Malheureusement on y avait fait une perte irréparable : les officiers de l'arrière-garde, voyant que la tête ne marchait point, y passèrent et trouvèrent le major Bernanos percé de trois lances; dès que ce brave les eut aperçus, il tendit sa main défaillante à Paty, en disant : « Je suis mort..... » Une noble pensée errait sur ses lèvres, qu'il ne put achever. C'était, après Ducasse, le plus ferme soutien de la colonie; et, certes, il aurait préservé le Cap et le Port-de-Paix, s'il en avait eu le commandement en chef. Paty, du Lion et Dantze prirent alors alternativement la tête, et

se remirent en marche dans un très-bel ordre, présentant toujours, avec quatre de leurs soldats de front, les armes à droite et à gauche, et faisant un feu continuel. Ils passèrent ainsi une troisième embuscade, et parvinrent au bord d'une rivière où les ennemis, se tenant cachés de l'autre côté dans des roseaux, au nombre de sept cents lanciers et mousquetaires, se proposaient de faire leur plus grand effort. Heureusement ils furent découverts, et les Français, évitant ce passage, trouvèrent plus loin un gué, auquel on donna depuis le nom de *Passe d'Archambault*, de celui qui l'avait indiqué. On n'y avait de l'eau que jusqu'à la ceinture. Ceux de la tête passèrent d'abord à la faveur d'un grand feu que firent ceux de derrière; puis ils couvrirent à leur tour le passage à ces derniers de la même manière. Avant le lever du jour, on se rallia au sommet de la Crète-des-Ramiers. Un moment après, les officiers français, ayant entendu escarmoucher au bord de la rivière, crurent que c'étaient La Boulaye et Girardin. Ce n'étaient que des négresses qui criaient à tue-tête : « Lanciers! lanciers! » Alors chacun se mit à courir. Les blessés interrompirent leur pansement, et trouvèrent des forces pour se sauver. Mais Paty et du Lion, rassemblant encore une fois cinquante hommes, partie Français, partie nègres, marchèrent intrépidement vers l'endroit d'où le bruit était venu, et en chassèrent les ennemis. Cette fois encore, le succès coûta cher : Paty, qui tout à l'heure avait reçu le dernier soupir de Bernanos, fut rapporté à bras sur la Crète-des-Ramiers. Un coup de fusil lui avait traversé le corps, et le sang sortait à flots par sa bouche. Du Lion, demeuré seul des quatre braves officiers, car Dantzé aussi avait été blessé dangereusement, met bas son habit, déchire un morceau de sa chemise, et là, sur la montagne témoin de tant de valeur et de dévouement, il panse d'une main pieuse la plaie de son ami. Celui-ci pourtant sentait qu'il ne pouvait plus être qu'une cause d'embarras pour ceux qu'il avait si puissamment contribué à sauver; il supplia du Lion de le porter sur un petit morne près du camp des Espagnols, que l'on avait découvert avec le jour, et de ne laisser ensuite qu'un seul homme auprès de lui. Du Lyon s'y refusait; mais Paty insista au nom de sa blessure, que plus de fatigue rendrait, disait-il, infailliblement mortelle. Alors le brave fut conduit et déposé sur le morne, d'où le général espagnol le fit bientôt enlever et transporter à son

camp. Le dévouement de ce généreux prisonnier avait été le salut de tout le reste de la troupe. Dans cette belle retraite, deux cents Français avaient passé sur le corps à quinze cents Anglais et Espagnols retranchés derrière des rivières qu'il fallait nécessairement traverser, et n'avaient perdu que vingt habitants ou soldats.

Après quelques ravages dans les deux ou trois quartiers qu'ils avaient occupés, les Anglais se rembarquèrent, et les Espagnols se retirèrent à Santo-Domingo, emmenant avec eux, pour orner leur éphémère triomphe, la femme du fameux Laurent de Graff. Ducasse, qui avait été si mal servi par ses deux principaux lieutenants dans les postes dont la garde leur avait été confiée, rendit un éclatant hommage à la valeur de Paty en déclarant, dans une lettre au ministre, qu'il rachèterait volontiers cet officier de trois années de ses travaux et même de tout son sang, et demanda en même temps qu'on instruisît le procès de Laurent de Graff et de La Boulaye. Ces deux derniers conséquemment furent mandés en France. La Boulaye fut renvoyé du service; Laurent de Graff perdit aussi son commandement à Saint-Domingue; mais comme Ducasse avait été le premier à reconnaître que cet ancien flibustier serait d'aussi bon office sur mer qu'il était de mauvais emploi sur terre, on le nomma capitaine de frégate légère. On assure que les Espagnols avaient voulu mettre sa disgrâce à profit pour l'attirer à leur service, et étaient allés jusqu'à lui offrir un brevet de vice-amiral, mais qu'il l'avait refusé, de peur que ce ne fût un piége pour se venger de lui.

Petit-Renau et des Augers, avec chacun une escadre, vinrent croiser séparément ou réunis dans la mer des Antilles. La peste s'étant mise dans les équipages de Petit-Renau, celui-ci fut obligé de revenir sans avoir rien accompli. Des Augers alla d'abord à la côte de Caraque, et prit au port de la Gouaire un galion très-richement chargé; puis, le 12 janvier 1697, il rencontra au vent de Santo-Domingo l'armadille espagnole qu'il était venu chercher. L'amiral ennemi arriva sur lui de bonne grâce jusqu'à deux portées de canon, se mit en ligne et déploya l'étendard royal comme s'il eût voulu combattre. Des Augers, en même temps, courut du côté de la terre pour gagner le vent, et y réussit; mais, dès qu'il se fut approché, l'amiral espagnol tint le

large, et fit tous ses efforts pour se réfugier à Santo-Domingo. *Le Bourbon*, que montait des Augers, avait beau voler comme un oiseau, jamais il ne put atteindre le fuyard. *Le Bon*, capitaine Patoulet, fut plus heureux contre le vice-amiral ennemi qui, voulant aussi forcer de voiles, démâta et fut pris. L'escadre de des Augers retourna en France au moment où une autre escadre, commandée par de Pointis, en arrivait pour une expédition célèbre dans les fastes de la marine française.

L'armement, dont la conduite était confiée à de Pointis, avait cela de particulier, que c'était une compagnie d'armateurs qui en faisait les frais, à la condition d'avoir les profits de l'expédition comme elle en courait les risques. Cette escadre avait mis à la voile de Brest, le 9 janvier 1697, dans le but de s'emparer de quelque place importante de l'Amérique espagnole. Carthagène des Indes, ville fameuse par sa situation et ses richesses, préoccupait surtout le chef de l'expédition. Jean-Bernard Desjeans, baron de Pointis, arriva le 1er mars à Saint-Domingue. C'était un homme de valeur, d'expérience, et qui ne manquait pas de l'habileté nécessaire pour se distinguer dans la guerre. Il avait de la fermeté, du commandement, des vues, du sang-froid et des ressources. Il était capable de former un grand dessein, et de ne rien épargner pour le faire réussir. Mais, si l'on peut juger de lui par ce qu'il en fit voir dans toute la suite de l'action la plus marquée de sa vie, il avait l'esprit un peu vain, et l'idée qu'il s'était formée de son mérite l'empêchait quelquefois de reconnaître celui des autres. Il n'avait jamais passé jusque-là pour être intéressé; et pourtant il est vrai que, dans l'expédition de Carthagène, l'intérêt parut sa passion dominante, et qu'il lui fit commettre des actes qui ternirent l'éclat de sa victoire. Ce qui servit encore à faire ressortir le mauvais côté du caractère de Pointis, ce fut la conduite, si opposée à la sienne, du gouverneur Ducasse, que tout d'abord il voulut humilier, et dont il se montra indignement jaloux. Dès leur première entrevue, ces deux personnages commencèrent à se brouiller. Ducasse avait ordre de donner des secours à l'expédition, mais d'avoir soin de concilier ses services avec la conservation de sa colonie. Pointis n'avait point été prévenu de cette clause, et il sentit qu'elle le mettait à la merci d'un homme à qui déjà il n'avait pas donné trop de sujet d'être content de lui.

Mais Ducasse, comprenant que l'expédition projetée serait en danger d'échouer sans l'aide de Saint-Domingue, n'était point homme à abuser de la liberté que la cour lui laissait. Il rassura sur-le-champ Pointis en lui protestant que, sans rien stipuler pour sa personne, il se livrerait à lui, persuadé qu'il aurait égard à son caractère. Pointis répondit d'un ton hautain à Ducasse, que le plus beau caractère qu'il lui connût était sa commission de capitaine de vaisseau, et qu'il fallait accepter la condition de servir comme tel, suivant son rang d'ancienneté, ou ne point s'embarquer. Ducasse hésita un moment devant une façon d'agir si impérieuse. Mais, sur ces entrefaites, le bruit se répandit que les gens de la côte de Saint-Domingue refusaient hautement de suivre Pointis qui, sur-le-champ, la canne à la main et levée, entra en lutte avec eux. Ducasse, pour ne point donner d'ombrage au chef d'escadre, s'effaça complétement. Le fier de Pointis, voyant qu'il ne réussissait à rien, et que les choses s'aigrissaient de plus en plus, s'humilia un moment, quitte à se redresser bientôt, et supplia Ducasse d'user de son influence pour apaiser la révolte. Le gouverneur parut devant les flibustiers exaspérés, qui écumaient et hurlaient de rage autour du baron de Pointis; il leur dit deux mots, et soudain ils baissèrent la tête, comme on voit un chien qui, prêt à dévorer un passant, se couche et baisse les oreilles sous le bâton que lui montre son maître. Il ne fut plus question après cela que de s'embarquer. Ducasse, avec ses flibustiers, suivit Pointis comme volontaire. C'était décidément sur Carthagène que l'expédition se dirigeait.

A son arrivée sur les côtes de la Nouvelle-Grenade, l'escadre française se composait de sept vaisseaux de guerre, depuis 60 jusqu'à 84 canons, de trois frégates, depuis 28 jusqu'à 34 canons, d'une galiote à bombes, d'un brigantin de 4 canons, de deux flûtes et de quatre traversiers, petits bâtiments servant d'ordinaire à la pêche, et que l'on avait armés de chacun un canon et un mortier. Cette escadre portait deux mille cent matelots, dix-sept cent cinquante soldats, cinquante-cinq gardes de la marine et cent dix officiers. Indépendamment de cela, l'armement de Ducasse et des flibustiers se composait de sept petites frégates, depuis 8 jusqu'à 24 canons; et la côte de Saint-Domingue avait fourni seize cents hommes, parmi lesquels il y avait deux com-

pagnies de nègres. L'armée navale s'avança du côté de l'entrée du port de Carthagène, dont le nom espagnol Boca-Chica (bouche petite) disait assez le peu de largeur; elle était défendue par un château. Deux lieues plus loin et du même côté, on trouvait le fort Santa-Cruz, dans une position presque inaccessible ; et enfin à une lieue encore de là, sur une île sablonneuse, au bord d'une baie formée par la mer des Antilles, s'élevait la ville même de Carthagène, ou Cartagena de las Indias, divisée en deux parties, haute et basse, auxquelles commandait également le fort San-Lazaro. Le 15 avril 1697, à midi, le signal fut donné de commencer la descente à Boca-Chica. Ducasse, avec les flibustiers et des nègres, marcha le premier à la reconnaissance, d'abord pour voir s'il n'y avait pas d'embuscades dressées par l'ennemi, et ensuite pour couper la communication entre le fort de Boca-Chica et la ville. Pointis le suivait à la tête d'un corps de grenadiers. A mesure que les bataillons se formaient, on les faisait défiler pour gagner un bois par lequel on pouvait approcher du fort sans être aperçu, et où l'on se fraya passage avec des serpes. Enfin, on trouva un sentier qui conduisait du fort à la ville. Pointis y fit avancer cent grenadiers, et les alla poster à une portée de fusil du fort, dont l'épaisseur du bois les tenait à couvert; il fit ensuite plusieurs petits détachements sur la droite et la gauche, pour empêcher les surprises et les sorties. Pendant qu'on s'établissait ainsi à terre, *le Saint-Louis*, capitaine de Lévi, se tirant un peu au large, commença, sur les trois heures, à canonner le château de Boca-Chica ; *le Sceptre*, vaisseau-amiral, commandé, pendant que Pointis était à terre, par l'ancien capitaine de brûlot Guillotin, et *le Fort*, capitaine de Coëtlogon le jeune, suivirent cette manœuvre; la galiote et deux traversiers jetèrent quelques bombes. Cela dura jusqu'à minuit sans que les ennemis répondissent autrement que par un feu très-faible. Les troupes de descente se logèrent dans un village qu'elles avaient trouvé abandonné, et d'où Pointis et Ducasse purent examiner à loisir la place. Le 16 avril, à la pointe du jour, il parut une grande pirogue espagnole qui nageait pour gagner le château de Boca-Chica et y jeter des secours. Les flibustiers s'en emparèrent et apprirent d'elle qu'il n'y avait pas plus de deux cents hommes de garnison dans ce château. Pointis somma le commandant de

se rendre, le menaçant, en cas de refus, de passer la garnison au fil de l'épée. Celui-ci repoussa la sommation en brave homme, et, au même instant, les bombes, le canon, les troupes, les flibustiers, tout joua son feu; les assiégés répondirent de même. Ducasse fut atteint d'une mitraille à la cuisse; plusieurs officiers français furent encore blessés, et entre autres le premier ingénieur Canette. Le lieutenant de vaisseau Marin fut tué. Deux demi-galères espagnoles, qui se flattaient de secourir le château, furent obligées de retourner à Carthagène, après avoir rudement souffert. Cependant les grenadiers avaient gagné le pont-levis; chacun se disposait à monter à l'assaut, les échelles étaient déjà plantées, quand un pavillon blanc, arboré sur le château de Boca-Chica, fit connaître que la garnison capitulait. Pointis reçut les clefs de Boca-Chica des mains du commandant Ximenès qui dit, en les lui présentant, que c'étaient les clefs de toutes les Indes espagnoles qu'il se voyait contraint de remettre. Le gouverneur de la ville même de Carthagène ayant ensuite refusé la capitulation qui lui était personnellement offerte, les vaisseaux et les bâtiments qui portaient des mortiers commencèrent, le 17 au matin, à se touer (6) pour entrer dans le port; cette opération dura tout le jour, et l'on remit au 18 la marche qu'il fallait faire pour attaquer le fort de Santa-Cruz. *Le Vermandois*, capitaine Dubuisson, mouilla le premier à la vue de Carthagène; mais dès que les Espagnols le virent, ils brûlèrent ou coulèrent à fond leurs bâtiments. Pointis, assuré d'être soutenu par ceux de ses vaisseaux qui étaient entrés dans le port, se mit en marche et trouva le fort Santa-Cruz abandonné. Le 20 avril au matin, le capitaine Dubuisson eut ordre de pénétrer dans la petite rade de Carthagène avec quatre vaisseaux, pour canonner la haute et la basse ville, et soutenir la galiote et les deux traversiers qui devaient bombarder; mais cet officier trouva les vents si contraires et le passage si étroit, qu'il ne put entrer qu'avec son seul vaisseau *le Vermandois*. Le lendemain seulement, il fut possible au *Saint-Louis* de le suivre, et ce fut alors que la galiote et un traversier commencèrent leur bombardement. Mais avant de se flatter de réduire les deux villes, il fallait être maître du fort qui les commandait. C'est à quoi de Pointis réussit avec le concours des flibustiers, des grenadiers et du capitaine de Lévi. La gar-

nison du fort San-Lazaro était parvenue toutefois à se retirer dans la basse ville. Dès qu'elle s'y fut renfermée, le canon de la place fit un feu terrible sur les Français et sur le fort dans lequel ils venaient de se poster; soixante hommes furent mis hors de combat. Pointis eut tout le haut de la poitrine labouré jusqu'à l'épaule. Réduit à garder le lit pendant plusieurs jours, il remit son commandement au capitaine de vaisseau de Lévi. Jusqu'au 30 avril, les Français travaillèrent à dresser des batteries, sans que le feu cessât de part ni d'autre. Pendant ce temps, les flibustiers et les nègres interceptèrent tous les secours qu'aurait pu recevoir la garnison. La tranchée étant ouverte, le brave Ducasse, tout blessé qu'il était, y monta la garde avec le capitaine de Marolles et quatre cents soldats environ. Après une courte suspension d'armes, pour conférer avec le gouverneur de la place qui avait envoyé un parlementaire, mais avec qui on ne put s'entendre, Ducasse, ayant observé la brèche de fort près, insista pour qu'on donnât l'assaut sans perdre un moment. Pointis, ayant repris son commandement, penchait pour le lendemain; mais enfin il céda aux excellentes raisons de Ducasse, et se fit porter courageusement dans la principale batterie française. Dès qu'il y fut, il envoya ses ordres, et l'assaut commença. Ducasse, avec trente volontaires d'élite qui ne le quittaient point, y monta le premier; le capitaine de vaisseau Marolles, les officiers des troupes de la marine, Montrosier et du Rollon, à la tête des grenadiers, sortirent presque en même temps que lui de la tranchée. Lévi, Coëtlogon le jeune, avec un gros d'officiers, ne tardèrent pas non plus; puis vinrent les flibustiers, commandés par Macari, qui, ne s'accommodant dans leur vaillante ardeur ni de la place qu'on leur avait assignée ni des tours et des détours de ceux dont ils étaient précédés, coupèrent tout droit et forcèrent un passage avant que les grenadiers fussent arrivés. Ducasse, les voyant faire, avait couru de leur côté, s'était mis à leur tête le sabre au poing, et le premier il planta sur le rempart le pavillon de France. Les autres troupes, un moment devancées, disputèrent bientôt aux flibustiers l'honneur de cet assaut. Les soldats espagnols se défendirent avec désespoir; précipités du haut de la plate-forme, ils tenaient encore bon sur les rampes, et se retranchaient sous la voûte. Le commandant de la

basse ville, qui, blessé grièvement, s'était fait porter au milieu d'eux dans un fauteuil, comme naguère le vieux comte de Fuentès à Rocroi, les excitait de sa présence et de ses discours. On le fit enfin prisonnier, et tous les siens furent forcés et passés au fil de l'épée. Plusieurs combats de détail eurent encore lieu dans les rues, sur le pont, dans les églises de la basse ville qui ne tomba au pouvoir des Français qu'après avoir vu tous ses défenseurs noyés dans leur sang. Une victoire si disputée ne s'était pas obtenue sans beaucoup de pertes. Outre les soldats et les hommes des équipages, Coetlogon le jeune, Marolles, du Rollon, un neveu de Pointis, furent atteints de manière à ne jamais se relever. Ducasse, qui n'avait pas cessé de combattre à la tête des flibustiers, reçut trois nouvelles blessures. Le lendemain, la haute ville battit la chamade, et, après plusieurs pourparlers, Pointis signa, le 3 du même mois, une capitulation avec le gouverneur de Carthagène. Ce brave gouverneur sortit de la place par la brèche, tambour battant et enseignes déployées. Mais tous les trésors du roi d'Espagne et des négociants, les effets même dont ces derniers étaient chargés pour leurs correspondants, furent livrés, avec la place, aux vainqueurs. De Pointis reprit possession de Carthagène, alors la seconde ville de l'Amérique ; un butin immense fut fait, qui ne s'éleva pas à moins de quarante millions d'écus. Pointis ne tint point parole aux flibustiers ; il embarqua presque toutes ces richesses sur son escadre, non sans s'être réservé, du moins ce fut le cri public, une large part secrète pour lui-même. N'ayant pu s'entendre avec Ducasse pour la conservation de Carthagène, il ruina les forts San-Lazaro et Boca-Chica, et fit voile pour la France. Deux escadres anglaises, plus fortes que la sienne, essayèrent successivement de lui enlever ses trésors pendant le trajet ; mais il sut leur échapper et arriver à Brest, le 29 août 1697. Peu après son départ d'Amérique, les flibustiers, mécontents d'avoir été joués par lui, étaient rentrés dans Carthagène, et s'y étaient payés par leurs mains de leurs peines, en mettant tout au pillage.

Pendant tout ce temps, les affaires prenaient une tournure de plus en plus favorable pour les Français, dans l'Amérique du Nord. Les Anglais eurent néanmoins un semblant de succès dans la baie d'Hudson, au mois de juillet 1693. En effet, trois navires

de cette nation s'étaient approchés du fort Sainte-Anne, qui avait pour toute garnison trois hommes, c'est-à-dire un homme contre chaque navire, opérèrent un débarquement de quarante soldats pour attaquer le fort. Les trois Français tuèrent d'abord deux ennemis et obligèrent les autres à s'éloigner. Les Anglais, ayant fait la rencontre de quelques sauvages qui leur dirent combien il y avait peu de défenseurs dans le fort, eurent honte d'avoir reculé devant trois hommes et revinrent sur leurs pas, mais au nombre de cent, pour ne point manquer une seconde fois leur coup. Les trois Français comprirent que leurs efforts seraient inutiles contre tant d'ennemis, mais ils ne voulurent pas se rendre ; ils s'embarquèrent sans être aperçus dans un canot, et furent assez heureux pour gagner Québec. La nouvelle venait d'arriver dans cette ville, que quinze bâtiments de guerre de l'escadre anglaise qui avait attaqué la Martinique en 1693, étaient entrés tout délabrés dans le port de Boston, et que les ennemis avaient perdu six mille hommes dans leur expédition aux Antilles. Au mois de septembre de l'année suivante, 1694, d'Iberville était arrivé à l'embouchure de la rivière Sainte-Thérèse, non sans avoir couru de grands dangers dans les glaces dont il avait trouvé la baie d'Hudson couverte ; il fit son débarquement avec quarante Français du Canada, investit par terre le fort Nelson, à une demi-lieue de cette embouchure, et s'en rendit maître. Moins de deux ans après, au mois de juillet 1696, d'Iberville et le capitaine Bonaventure, Canadien comme lui, vinrent, avec deux bâtiments armés en guerre, attaquer le fort de Pemkuit que les Anglais occupaient en Acadie, le prirent et le ruinèrent. Auparavant, d'Iberville avait rencontré *le Newport*, bâtiment anglais de 24 pièces de canon, l'avait démâté et forcé à se rendre, sans avoir, de son côté, perdu un seul homme. Après la destruction de Pemkuit, les deux navires qui avaient été employés à cette expédition surent éviter une escadre de sept voiles anglaises, qui les cherchait. Cette escadre, augmentée de trois bâtiments, alla mettre le siège devant le fort de Naxoat, situé sur la rivière Saint-Jean, toujours dans l'Acadie. Villebon, commandant de toute la province, défendit ce fort avec tant de fermeté, que les ennemis furent obligés de se retirer précipitamment et avec perte. Tandis que les Anglais étaient si malmenés en Acadie, on se préparait à les chasser de Terre-Neuve,

où ils occupaient un grand nombre de postes, presque tous sur la côte orientale de cette île. Ils y possédaient même déjà des établissements considérables, entre lesquels ils avaient pratiqué une communication facile par les chemins coupés dans les bois. Il s'y trouvait plusieurs habitants très-riches, dont les affaires ne montaient pas à moins de 17 millions par an. Les Anglais, en un mot, se formaient dès lors à Terre-Neuve une puissance capable de les rendre maîtres absolus du commerce des morues, l'un des plus riches, des plus faciles, des plus étendus et des moins coûteux qui soient au monde C'est cette puissance qui croissait à vue d'œil, ce sont ces établissements si prospères, que d'Iberville, qui était passé en France, avait proposé à la cour de réunir aux établissements français de la même île, lesquels n'étaient pas, à beaucoup près, dans une aussi brillante situation. On avait écouté sa proposition, et, au mois de septembre 1696, le brave capitaine canadien, avec le vaisseau du roi *le Pélican*, huit navires malouins, trois barques longues et deux brûlots, arriva à Plaisance, pour s'y entendre avec le nouveau gouverneur, nommé de Brouillan, celui-là même qui, en dernier lieu, avait repoussé les Anglais de devant sa place. D'Iberville se dirigea aussitôt du côté de Saint-Jean, le principal poste des Anglais à Terre-Neuve. Ayant appris d'un prisonnier qu'il s'y trouvait quarante bâtiments ennemis; cela ne l'arrêta pas, et il se prépara à opérer sa descente, dès que la nuit serait venue, à l'entrée même du port. Mais le courant l'ayant fait dériver six lieues au sud, son projet échoua, malgré tous ses efforts; ce ne fut pas du reste pour longtemps. De Brouillan, plus heureux d'abord, se rendit maître de plusieurs petits postes anglais, entre autres de celui du Forillon, qu'il emporta l'épée à la main, malgré la vigoureuse défense d'un capitaine de vaisseau ennemi qui s'y était renfermé. De Brouillan revint à Plaisance de sa première expédition, avec un assez grand nombre de prisonniers et trente navires de commerce enlevés aux Anglais. Après quelques dissentiments qu'ils parvinrent à mettre un moment de côté dans l'intérêt général, d'Iberville et de Brouillan formèrent un nouveau plan de campagne contre l'établissement de Saint-Jean. De Brouillan s'embarqua sur *le Profond*, bâtiment que commandait le capitaine Bonaventure, tandis que d'Iberville partait, le 1er novembre,

par terre, avec ses Français Canadiens, dont il était l'admiration, l'idole, et avec plusieurs gentilshommes et quelques sauvages. Après neuf jours de rude marche, d'Iberville arriva au Forillon, que tenaient les Français, et, quelques jours après, toute la petite armée se trouva réunie à la baie de Toulle, située à six lieues de là. De Brouillan, après son débarquement, avait renvoyé *le Profond* en France avec beaucoup de prisonniers. On s'avança aussitôt contre Saint-Jean. Quelques combats d'avant-postes furent livrés, dans lesquels d'Iberville, de Brouillan, Montigni et un brave chef abénaqui, nommé Nescambiouit, que l'on devait voir à la cour de Versailles, en 1706, se couvrirent de gloire. D'Iberville poursuivit les fuyards, les mena tambour battant jusqu'à Saint-Jean dont on n'était plus qu'à trois quarts de lieue, et où il arriva un quart d'heure avant le gros de l'armée. Il s'était même déjà saisi dans ce peu de temps de deux forts, et avait fait quelques prisonniers. Bientôt l'armée vint camper dans les maisons de Saint-Jean, et le gouverneur anglais du principal et dernier fort fut réduit à capituler. D'Iberville et de Brouillan n'ayant pu s'entendre pour la conservation du poste, on le ruina du fond en comble, bourg et fort. Après la destruction de Saint-Jean, il ne resta plus aux Anglais que deux postes à Terre-Neuve (7). D'Iberville n'interrompit l'entière conquête de cette île que pour aller se signaler par de nouveaux faits d'armes dans la baie d'Hudson, où les ennemis profitaient de son absence pour reprendre leurs positions. Ils étaient rentrés dans le fort Nelson; mais d'Iberville alla bientôt les y chercher. Ce ne fut pas sans peine pourtant qu'il arriva jusqu'à la rivière Sainte-Thérèse. Les glaces de la baie d'Hudson, portées avec violence par les courants, donnèrent de si rudes secousses à ses navires, qu'elles les mirent tous en danger de périr. Un brigantin fut écrasé entre ces écueils flottants, et cela si subitement, qu'à peine put-on en sauver les hommes; tout le reste fut perdu. D'Iberville, qui montait *le Pélican*, de 50 pièces de canon, se trouva enfin débarrassé, mais seul et ne sachant ce qu'étaient devenus ses autres navires dont les glaces lui dérobaient la vue depuis près de quinze jours. Il crut néanmoins qu'ils avaient pris les devants, parce que la veille il avait entendu tirer des coups de canon, et fit voile pour le port Neslon, en vue duquel il arriva le 4 septembre 1697. Le

soir, il jeta l'ancre assez près du fort, et envoya sa chaloupe à terre, avec Martigni, son parent, pour prendre connaissance de la place et de plusieurs bâtiments anglais qu'il avait aperçus dans le détroit d'Hudson. Le lendemain, vers les six heures du matin, il découvrit, à trois lieues sous le vent, un vaisseau et deux frégates qui louvoyaient pour entrer dans la rade, et quoiqu'il n'eût qu'un seul bâtiment avec cent cinquante hommes dessus, il arriva aussitôt sur les Anglais, qui l'attendirent avec d'autant plus d'assurance que leur vaisseau était plus fort que le sien, et que leurs deux frégates n'avaient pas moins de 32 canons chacune. Vers les neuf heures du matin, on commença à se canonner, et jusqu'à une heure après-midi, il y eut un feu très-vif et continuel des deux côtés. Cependant *le Pélican* n'eut qu'un homme tué et dix-sept blessés. D'Iberville, qui avait conservé le vent, arriva tout court sur les deux frégates, et leur envoya plusieurs bordées de fort près, à dessein de les désemparer. Au même moment, il aperçut le vaisseau ennemi, nommé *l'Hamsier*, qui l'approchait, ayant 26 canons en batterie sur chaque bord, et deux cent trente hommes d'équipage. Il alla à sa rencontre, tout son canon pointé à couler bas, le rangea sous le vent vergues à voiles, et ayant fait dresser son bâtiment, lui envoya sa bordée. Elle partit si à propos, que *l'Hamsier*, après avoir fait tout au plus sa longueur de chemin, coula bas sans qu'il s'en pût sauver un seul homme. D'Iberville revira sur-le-champ de bord, et tourna sur *la Hudson-Bay*, celle des deux frégates anglaises qui était le plus à portée d'entrer dans la rivière Sainte-Thérèse ; mais comme il était sur le point de l'aborder, le commandant baissa pavillon et se rendit.

Une prompte fuite et une brume épaisse lui dérobèrent le troisième bâtiment anglais. D'Iberville envoya vingt-cinq hommes dans sa chaloupe pour amariner *la Hudson-Bay*, tandis que lui-même faisait réparer *le Pélican*, qui avait eu plusieurs de ses manoeuvres coupées, ses haubans fort malraités, et qui était percé à faire eau en plusieurs endroits. Rien ne paraissant plus empêcher le vaillant capitaine de s'approcher du fort Nelson, il leva l'ancre, alla mouiller dans la rade, et fit embarquer dans *la Hudson-Bay* un mortier et cinquante bombes, pour commencer l'attaque, en attendant ses autres navires. Le lendemain, comme il vit la mer grossir extraordinairement, ce qui, dans la baie d'Hud-

son, est un signe certain de prochaine tempête, il sortit de la rade qui ne lui semblait pas sûre, et alla mouiller au large. Sa précaution fut inutile; le vent, après s'être un peu calmé, reprit avec plus de violence qu'auparavant; tous les câbles des ancres cassèrent, et quoi que pût faire d'Iberville pour se soutenir, et qu'il n'y eût peut-être pas de plus habile manœuvrier que lui, il fut jeté à la côte, au milieu de la nuit, et alla échouer, à l'entrée de la rivière Sainte-Thérèse, avec sa prise. Néanmoins tout l'équipage fut sauvé, et on put retirer du *Pélican* toutes les choses nécessaires à l'attaque du fort. D'Iberville, manquant de vivres et ne pouvant s'en procurer qu'aux dépens de l'ennemi, préparait déjà tout pour l'assaut, quand il aperçut ses autres navires qui vinrent bientôt mouiller dans la rade. L'un d'eux, qui n'était qu'une flûte, capitaine Dugué, s'étant trouvé un moment isolé des deux autres, avait eu à lutter avec les trois bâtiments anglais qui justement depuis s'étaient fait battre par d'Iberville, et, après une chaude affaire de six heures, avait réussi à se débarrasser de ses ennemis. Aux premières démonstrations qui furent faites contre le fort Nelson, le commandant anglais capitula. Cette conquête deux fois opérée par d'Iberville assura pour plusieurs années aux Français tout le nord de la Nouvelle-France.

Aux Indes-Orientales, les Hollandais attaquèrent, au mois d'octobre 1693, avec des forces considérables, la nouvelle colonie de Pondichéry. Le brave et habile Martin défendit jusqu'à la dernière extrémité la ville qu'il venait de fonder et ne la rendit qu'après avoir vainement attendu des secours d'Europe. Il ne s'éloigna pas toutefois, se flattant d'y rentrer bientôt.

En Afrique, les Anglais avaient surpris, dans le cours de l'année 1693, les îles et forts du Sénégal et de Gorée, par le moyen d'un sous-lieutenant qui était passé du service de la compagnie française du Sénégal au leur. Mais, l'année suivante, 1694, un capitaine de navire, nommé Bernard, qui était attaché à la même compagnie du commerce, entreprit à lui seul de reprendre ces postes et en vint à bout. Les Anglais qui les occupaient furent faits prisonniers.

On se rappelle l'audacieux voyage des flibustiers dans la mer du Sud, le retour de plusieurs par le détroit de Magellan, sur des pirogues, les quatre ou cinq d'entre eux, parmi lesquels le

nommé Macerty, qui étaient ensuite passés en France munis de mémoires enlevés aux Espagnols. Macerty, dans le but d'engager le gouvernement à diriger une expédition dans des mers où les vaisseaux du roi n'étaient pas encore allés, s'adressa au comte de Gennes, capitaine de vaisseau et commandant de la colonie française de Saint-Christophe, à qui plaisaient les expéditions lointaines et aventureuses. De Gennes accueillit avec enthousiasme le projet de Macerty, courut à Paris, en représenta les conséquences à la cour, et s'offrit pour conduire lui-même l'entreprise, si on voulait la tenter. Louis XIV se montra d'autant plus favorable à ces propositions que l'on était à cette époque en guerre avec l'Espagne et que l'on n'épargnait aucun moyen pour affaiblir cette puissance aux Indes-Occidentales comme en Europe. On donna à de Gennes le choix des bâtiments pour l'expédition; l'argent ni le monde ne manquèrent pas non plus pour l'armement. Des personnes de la plus haute qualité s'y intéressèrent, et nombre de jeunes gens pleins de courage et de bonne volonté, inspirés par la curiosité et par l'espérance de faire fortune, se disputèrent la faveur d'être du voyage.

Le 3 juin 1695, *le Faucon*, prise anglaise de 46 canons et de deux cent soixante hommes d'équipage, monté par le capitaine de Gennes, commandant l'escadre; *le Soleil d'Afrique*, de 32 canons et de deux cent vingt hommes, commandé par le capitaine de frégate légère du Parc; *le Séditieux*, de 26 canons et de cent quarante hommes, aux ordres de La Roque, aussi capitaine de frégate légère; la corvette *la Félicité*, de 8 canons et de quarante hommes; les flûtes *la Gloutonne*, et *la Féconde*, de 10 et de 4 canons, et portant ensemble soixante hommes d'équipage, deux mortiers, six cents bombes, des vivres et munitions, appareillèrent de La Rochelle, sur les trois heures du matin, à la faveur d'un bon vent nord-est. Le 3 juillet, on reconnut le cap Vert, et, le lendemain, on alla mouiller à une portée de canon de l'île de Gorée. On comptait alors dans cette île environ deux cents Européens qui avaient pour défense deux forts, nommés Saint-Michel et Saint-François. De Gennes appareilla de Gorée pour la rivière de Gambie où les Anglais avaient un établissement, nommé le fort James, qu'il se proposait d'attaquer. Il alla mouiller dans cette rivière, à une lieue du fort que bientôt il investit avec sa

corvette, des chaloupes et une flûte transformée en galiote à bombes. Après quelques semblants de fermeté, les Anglais, sommés de capituler, remirent le fort James aux Français, le 27 juillet 1695, avec cent deux canons, deux cent trente esclaves et une quantité considérable de marchandises. De Gennes fit sauter le fort; mais la compagnie française formée en 1681, qui avait eu le privilége depuis le cap Blanc jusqu'à Sierra-Leone, avec la propriété des îles et forts d'Arguin, de Saint-Louis et de Gorée, prit possession des ruines du fort de Gambie. C'était une compensation de l'abandon de l'île et de la baie d'Arguin, où les Hollandais essayaient alors de s'établir.

Peu après, en 1697, un chef des plus habiles, nommé André Bruë, devait être mis à la tête de la compagnie du Sénégal et d'Afrique. Sous son active direction, les Français, qui restituèrent il est vrai le fort James aux Anglais, à la paix de Riswick, construisirent, en face le comptoir d'Albreda, et chassèrent de nouveau les Hollandais d'Arguin. Ils soutinrent leur domination et leur commerce depuis le cap Blanc jusque Sierra-Leone, à l'aide des forts et comptoirs d'Arguin, près du cap Blanc; de Portandic, au nord du cap Vert; de Saint-Louis, à l'embouchure de la rivière du Sénégal; de Saint-Joseph, à trois cents lieues de l'embouchure de cette rivière, à l'ouest des cataractes de Felou dans le royaume de Galam; de Gorée, près du cap Vert; de Rufisque (par corruption de Rio-Fresco, ou rivière fraîche), sur la côte, à trois lieues de l'île de Gorée; de Portudal, à peu de distance dans le royaume de Boll; de Joal, à l'embouchure de la rivière du même nom, entre l'île de Gorée et l'embouchure de la rivière de Gambie; d'Albreda, au nord de cette dernière embouchure; de Vintam, sur la rivière du même nom, au sud de celle de Gambie, et de Bissao, dans l'île de ce nom, dont la circonférence est de trente lieues. Bruë remonta fort avant le cours des rivières, pénétra profondément dans les terres, et noua des relations avec des rois nègres de pays fort éloignés. « Bruë, dit le géographe Walckenaër, qui s'est spécialement occupé des expéditions en Afrique, Bruë, par la hardiesse et la sagesse de ses vues, par son habileté et son courage dans l'exécution, par sa présence d'esprit et sa prévoyance dans les dangers, et enfin par cet esprit d'ordre et de méthode qui fait qu'on marche à son but sans précipitation ni

lenteur, doit être considéré comme un des plus habiles administrateurs qui aient existé. Il fut le véritable fondateur du commerce français en Afrique. »

Quant au comte de Gennes, à l'expédition duquel il est temps de revenir, il rendit visite au roi de Bar qu'il avait eu un moment le dessein d'enlever et de faire esclave avec une partie de ses nègres, pour le punir d'avoir arrêté pour plus de quatre cent mille écus de marchandises aux Français qui trafiquaient sur la rivière de Gambie. Le prince nègre parut au milieu d'un grand nombre de ses sujets et de quelques tambours. « Il était, dit l'auteur de la relation, d'une taille assez avantageuse et vêtu d'un petit pourpoint rouge, couvert de queues de bêtes sauvages et de grelots; il avait sur la tête un bonnet d'osier orné de plusieurs rangs de corail et de deux cornes de bœuf. Dans ce pompeux équipage et la pipe à la bouche, il s'avança fièrement sous un gros arbre où il donna audience aux ambassadeurs des rois ses voisins. Le comte de Gennes l'y alla saluer et lui fit présent de vingt barres de fer, d'un baril d'eau-de-vie, d'une paire de pistolets, et d'un miroir ardent dont l'épreuve le surprit beaucoup. Comme l'interprète, qui était un Français établi sur la rivière depuis plus de dix ans, parlait avec beaucoup de facilité la langue du pays, ils eurent une longue conversation; et entre autres choses ce brave roi demanda à plusieurs reprises si l'on s'occupait beaucoup de lui en France. Après d'autres discours semblables, ils se quittèrent. Le roi fit reconduire le comte de Gennes par quarante de ses gardes et lui fit présent des plus beaux bœufs que l'on put trouver. » Cela rétablit la bonne harmonie entre les Français et les nègres de ce pays.

Il y avait beaucoup de malades à bord des bâtiments, ce qui engagea de Gennes à se diriger vers les îles du cap Vert dont l'air est réputé beaucoup plus sain qu'à la côte de Guinée. Après un court séjour à ces îles, on fit voile pour le Brésil. Le 17 novembre 1695, on reconnut l'île de l'Ascension, et, le 26 du même mois, on jeta l'ancre aux îles Sainte-Anne, à deux lieues de la terre ferme. Trois jours après on doubla le cap Frio, et le lendemain on se trouva à l'embouchure de la baie de Janeiro, dans laquelle on n'entra pas sans avoir eu quelques difficultés avec les Portugais. On resta plusieurs jours dans la rivière de Janeiro, à deux

lieues de l'embouchure de laquelle s'élève la ville de Saint Sébastien. Le 27 décembre, de Gennes remit à la voile et passa entre les forts de Rio-Janeiro, les canons détapés, les mèches allumées, et tout prêt à leur répondre, s'ils eussent essayé de l'inquiéter sur le salut, ou si l'on eût voulu lui faire attendre des ordres du gouverneur pour le laisser sortir. Le 5 janvier 1696, l'escadre fit voile pour le détroit de Magellan. Dans la nuit du 21 au 22, comme elle était par le travers du cap San-Antonio, *la Félicité* s'égara par la négligence de ceux qui faisaient le quart. On était accompagné dans cette route par des animaux de toute espèce. Tantôt c'étaient des loups-marins, qui dormaient sur le dos à fleur d'eau, tantôt d'énormes baleines; une quantité prodigieuse d'oiseaux suivaient le long du bord comme des canards. Le 4 février on reconnut le cap San-Inez de las Barreras dont les terres parurent fort basses et stériles. Le 11, l'escadre doubla le cap des Vierges, entra dans le détroit de Magellan et alla mouiller à la baie de Possession. Le surlendemain, elle doubla le cap Entrana, et mouilla à l'entrée de la baie de Boucault dont la côte est plate et stérile et ne présente pas de bois ni d'eau potable; on vit en ce lieu quelques baleines et quantité de marsouins tout blancs à l'exception de la tête et de la queue. Le 16, on doubla le cap Gregori, et l'on mouilla dans les parages de l'île Saint Georges ou des Pingouins, île haute et sèche qui parut avoir une lieue de tour. On apercevait des feux sur la Terre-de-Feu, qui, avec la terre ferme, forme le détroit de Magellan, et qui doit son nom à ces feux mêmes qu'allument ses habitants nomades. Le 24 février, on aperçut pour la première fois de ces sauvages; ils étaient huit ou dix qui construisaient sur la mer de petits canots d'écorce. Il y avait parmi eux une grande et vieille femme qui paraissait âgée de quatre-vingts ans, et semblait en quelque sorte leur commander à tous; ils avaient des frondes et des flèches, et cinq ou six petits chiens dont ils se servaient apparemment pour la chasse. Leurs flèches avaient pour pointe une pierre à fusil, aiguisée en langue de serpent avec beaucoup d'industrie; ils se servaient de cailloux taillés pour couper le bois, n'ayant ni usage ni connaissance du fer. Ces sauvages étaient d'une couleur olivâtre, paraissaient robustes et d'une taille avantageuse; leurs cheveux étaient noirs, longs et coupés au-dessus de la tête en

manière de couronne; ils se peignaient de blanc le visage, les bras et une partie du corps. Quelque froid qu'il fît, ils étaient toujours nus, à l'exception des épaules qu'ils couvraient de peaux de chiens de mer et de loups-marins. Ils n'avaient point de demeure assurée, et allaient tantôt d'un côté, tantôt de l'autre. Leurs cases ou demeures consistaient seulement en un demi-cercle de branchages, qu'ils plantaient et entrelaçaient pour se mettre à l'abri du vent. Le rédacteur du récit de cette navigation dit qu'ils vivaient sans aucune religion, comme sans aucun souci; mais l'auteur de la relation du voyage qui suivit de près celui-ci, remarqua, au contraire, comme on le verra, quelques légers indices d'un culte. L'un et l'autre de ces narrateurs crurent, à tort, que ces Indiens étaient les Patagons dont les précédents voyageurs avaient parlé comme ayant huit ou dix pieds de haut. On ne reconnaît pas non plus ici d'une manière absolue ces misérables sauvages de la Terre-de-Feu, que plus tard Bougainville représentera si petits, si maigres, si vilains et si infects; ou c'est donc que les navigateurs ne voient pas les mêmes populations du même œil. Le 26 février, on doubla les caps Forward et Holland. Mais accueilli par des coups de vent épouvantables, qui sortaient d'entre deux montagnes et surprenaient le plus souvent au milieu d'un grand calme, on fut obligé de reculer et d'aller mouiller, deux lieues au-dessus du cap Forward, à une grande baie fort commode dans laquelle se déchargeait une rivière où les chaloupes pouvaient monter à mer haute. Cette baie, au milieu de laquelle se trouvait un petit îlot, n'étant point encore à cette époque marquée sur les cartes, fut nommée baie Française, et la rivière qui y descend reçut le nom du comte de Gennes. On appareilla de la baie Française le 3 mars de l'année 1696. Mais, refoulé de plus en plus par les vents, on se vit obligé d'aller mouiller à la baie Famine, ainsi nommée parce que la faim y avait fait périr une colonie que Philippe II d'Espagne avait tenté d'y établir pour commander le détroit. Néanmoins, on remarqua qu'il y avait autour de grandes plaines où le blé aurait pu venir facilement, que le gibier y était en abondance, et l'on en inféra que la perte de la colonie espagnole avait tenu à d'autres causes qu'à la faim. Le 6 mars, on doubla de nouveau les caps Forward et Holland, et, le lendemain, en dépit

des coups de vent, on vint à bout de mouiller à deux lieues au-dessous du port Galant. Le 20, on gagna ce port lui-même, qui est dans une position agréable et très-avantageuse, et où tombent deux petites rivières dont l'eau est excellente. Le 3 avril, comme l'on commençait à être à court de vivres, et que la saison était fort avancée, on désespéra de trouver des vents favorables pour entrer dans la mer du Sud, et, à la suite d'un conseil, il fut résolu que si, dans deux jours, les vents ne changeaient pas, on rebrousserait chemin. Le courage ne manquait pourtant pas aux matelots; ils s'accoutumaient déjà à manger les rats, dit la relation, et les payaient quinze sous, prix courant; il n'y avait pas un d'eux qui n'eût mieux aimé mourir de faim que de relâcher et de ne pas voir la mer du Sud. Néanmoins, ils ne la virent pas; et, les vents s'obstinant à être contraires, de Gennes donna ordre d'appareiller pour retourner dans l'Océan occidental. Ce ne fut pas sans difficulté et sans courir de grands dangers que l'on y rentra.

Le 7 avril, à peine fut-on sorti du détroit de Magellan, que plusieurs des bâtiments furent séparés par un temps de brumes et par une grosse mer. Le 27, le vaisseau-amiral se trouva par le travers de la Plata (rivière d'Argent), à soixante lieues de terre. Le 20 mai, il mouilla à sept lieues de Rio-Janeiro, et dissipa en cet endroit avec le canon deux dragons, colonnes d'eau ou trombes de mer. Le 27, de Gennes apprit que les bâtiments qu'il avait perdus de vue étaient entrés à Rio-Janeiro, et fit route pour les rejoindre; mais des vents et des courants contraires l'obligèrent à aller mouiller aux îles Sainte-Anne. Une chaloupe détachée vers la grande terre pour donner avis de la route à suivre aux bâtiments que l'on supposait être à Rio-Janeiro, se perdit avec huit matelots et un officier, nommé Salior, natif de Paris, jeune homme qui promettait beaucoup. Le 6 juin, de Gennes appareilla de la baie de Todos-Santos, sans avoir pu communiquer ses ordres à l'escadre. Le lendemain et surlendemain, il courut au large pour parer les Abri-os-Olhos, îles, bancs et roches dont on a déjà eu occasion de parler. Les Portugais qui les connaissaient, passaient au milieu et s'épargnaient le long détour qu'on est obligé de faire pour les éviter. Le 20, de Gennes reconnut le cap San-Antonio, et le soir du même jour alla mouiller

à une lieue de la ville de San-Salvador, alors capitale du Brésil, dans la baie de Todos-Santos. L'amiral y fut rejoint par les bâtiments dont il avait été séparé. Tous ensemble ils levèrent l'ancre le 7 août, et reconnurent en passant l'embouchure du fleuve des Amazones qui, par sa rapidité, conserve la douceur de ses eaux près de vingt lieues en mer. Ils arrivèrent à l'île française de Cayenne le 3 septembre. Depuis que l'île se défrichait, on commençait à s'y bien porter. Le gouverneur, nommé de Féroles, était un homme fort entendu et sous lequel la colonie jouissait de quelque prospérité. Les flibustiers, qui au retour de la mer du Sud s'étaient fixés à Cayenne, avaient apporté beaucoup d'argent dans l'île. Le gouvernement de Cayenne embrassait plus de cent lieues de côtes sur l'Océan. De Gennes eut envie d'aller prendre Surinam en compagnie du gouverneur Féroles; mais il fut arrêté dans son dessein par la nouvelle qu'il eut que deux vaisseaux de 70 pièces de canon étaient prêts à soutenir cette colonie hollandaise. Il gagna les Antilles et mouilla à la Martinique, sous le fort Saint-Pierre. Les Antilles françaises étaient entrées à cette époque dans le domaine de la couronne, et la Martinique était devenue le siége du gouverneur général et d'une justice souveraine d'où dépendaient Saint-Domingue, la Guadeloupe, la Grenade, Marie-Galande, Sainte-Croix, Sainte-Lucie et Tabago. Ces trois dernières îles étaient abandonnées, quoique l'une, celle de Tabago, eût été conquise avec beaucoup d'éclat et au prix de grands sacrifices sur les Hollandais, en 1678, par le vice-amiral Jean d'Estrées. Après avoir touché à la Guadeloupe, on revint directement en France, et l'on mouilla à La Rochelle le 21 avril 1697 (8).

La paix fut signée à Riswick, le 20 septembre 1697, avec la Hollande d'abord, qui rendit Pondichéri en meilleur état qu'elle ne l'avait reçu. L'Espagne signa aussi sa paix une heure après; on se montra facile avec elle, parce qu'on en espérait beaucoup dans un avenir prochain. Le troisième traité fut conclu, le lendemain, avec l'Angleterre. Cette puissance avait vu son commerce presque entièrement ruiné dans la guerre à laquelle on mettait fin; quatre mille deux cents bâtiments marchands, estimés à sept cent cinquante millions de francs, lui avaient été enlevés par les Français; le crédit de ses meilleurs négociants en était devenu chancelant. N'osant plus mettre de vaisseaux à la mer, l'Angle-

terre commerçante s'était vue contrainte d'avoir recours aux étrangers et de leur laisser le profit du fret dont elle était devenue si jalouse, depuis le fameux *acte de navigation* qu'on ne pouvait plus mettre en vigueur. Guillaume III, malgré sa haine contre Louis XIV et son désir de prolonger la guerre, fut obligé de céder à la lassitude et à la misère de ses peuples. Le roi de France s'engagea à ne le point troubler ni inquiéter dans la possession du royaume de la Grande-Bretagne, et, de son côté, Guillaume III s'engagea à reconnaître l'étendue de la monarchie française, telle que le traité de Nimègue l'avait précédemment constituée. Les choses furent remises, pour les colonies, comme pour tout le reste, dans l'état qui avait précédé la guerre. Les Français rentrèrent dans leur part de l'île Saint-Christophe; les Anglais purent aller s'établir de nouveau au fort Saint-James sur la côte occidentale d'Afrique et au fort Saint-Jean de Terre-Neuve; les limites de la Nouvelle-France, sur la côte méridionale, furent marquées à la rivière Saint-Georges. On ne régla rien en ce qui concernait le pays des Iroquois, parce que ces Indiens protestèrent en faveur de leur indépendance, et qu'apparemment on ne voulut, de part ni d'autre, s'en faire des ennemis; la baie d'Hudson resta sans partage à la France. L'empereur d'Allemagne fut le dernier à accéder à la paix de Riswick; mais enfin tout fut terminé le 30 octobre 1697.

CHAPITRE III.

De 1697 à 1701.

Navigations et découvertes pendant la paix de Riswick. — Expédition de d'Iberville et de Château-Morand pour la découverte, par mer, du golfe du Mexique. — Succès de l'entreprise. — D'Iberville renouvelle la prise de possession de la Louisiane. — Compagnie royale de la mer Pacifique. — Expédition du capitaine Beauchêne-Gouin dans la mer du Sud.

D'Iberville mit à profit la paix de Riswick pour presser le gouvernement français de reprendre le projet de découverte, par mer, de l'embouchure du Mississipi, que l'infortuné La Sale avait formé sans pouvoir l'accomplir. Capitaine de vaisseau lui-même, d'Iberville s'associa, pour son dessein, Château-Morand, cet habile marin qui s'était si bravement comporté auprès de Tourville, son oncle, à la bataille de La Hougue. Tous deux, après en avoir reçu l'autorisation et les moyens, partirent de Rochefort, au mois d'octobre 1698, avec deux vaisseaux, sur l'un desquels se trouvait le lieutenant de frégate Laurent de Graff. Ils mouillèrent à Saint-Domingue, et ayant remis à la voile le dernier jour de l'année, le 27 janvier suivant, 1699, ils aperçurent la terre de la Floride. Ils s'en approchèrent le plus près possible, sans se risquer sur une côte qu'ils ne connaissaient pas encore, et envoyèrent un de leurs officiers pour prendre langue avec les habitants du pays. Cet officier, à son retour, apprit aux deux capitaines qu'ils se trouvaient vis-à-vis d'une baie appelée Pensacola, où trois cents Espagnols étaient venus depuis peu s'établir, dans le but de prévenir les Français. Le 31 janvier, d'Iberville, qui avait pris les devants pour recon-

naître la côte, jeta l'ancre au sud-est de la pointe orientale de la Mobile, rivière parallèle au Mississipi. Le 2 février, il mit pied à terre dans une île qui en est proche, et qui a environ quatre lieues de tour. Elle avait alors un port assez commode, dont l'entrée a été fermée depuis par les sables. D'Iberville la nomma l'*île du Massacre*, parce que, vers la pointe sud-ouest, il y avait aperçu une grande quantité de têtes et d'ossements humains. De l'île du Massacre, à laquelle on devait bientôt donner le nom d'*île Dauphine*, le capitaine gagna la terre ferme; ayant découvert la rivière des Pascagoulas, il en partit, avec l'enseigne Sauvole, son frère de Bienville, garde-marine, un religieux et quarante-huit hommes, sur deux barques longues, emportant des vivres pour vingt jours; et il alla à la recherche du Mississipi, dont les Indiens lui avaient parlé sous le nom de Malbouchia, et les Espagnols sous celui de Palissade. D'Iberville entra enfin dans ce fleuve le 2 mars, et trouva que le nom dont les Espagnols l'avaient baptisé lui convenait assez, parce que son embouchure était tout obstruée d'arbres, que le courant y entraînait sans cesse. Après avoir bien reconnu cette embouchure, si longtemps cherchée, il alla faire part de sa découverte à Château-Morand, qui le suivait à petites voiles, et qui, n'étant venu que pour l'accompagner jusque-là, reprit, le 20 avril, avec son vaisseau, la route de l'Europe. D'Iberville, poursuivant sa découverte, arriva au village des Bayagoulas, composé de sept cents cabanes. On y voyait un temple, à peu près semblable aux habitations du lieu, en forme de dôme écrasé et de trente pieds environ de diamètre. Le capitaine y pénétra, et aperçut, à travers la fumée épaisse que produisaient dans cette enceinte deux bûches continuellement allumées, une quantité de peaux de divers animaux du pays, que l'on avait déposées devant les bizarres images noires et rouges d'une autre espèce d'animal qui était le dieu des Bayagoulas. Les peaux étaient les offrandes que l'on faisait à la divinité, comme la fumée des deux bûches devait être l'encens qu'on élevait vers elle. D'Iberville monta jusqu'aux Oumas. Des causes d'incertitude lui étaient survenues, et il commençait à douter qu'il fût vraiment sur le Mississipi, quand une lettre remise à de Bienville par un chef indien, qui l'avait trouvée dans un arbre, lui enleva tout sujet d'inquiétude. Elle était du mois d'avril 1685, et portait cette

suscription : « A Monsieur de La Sale, gouverneur de la Louisiane, de la part du chevalier de Tonti. » En effet, Tonti avait dû descendre le Mississipi pour venir au-devant du malheureux La Sale, quand celui-ci s'était flatté de le remonter; et c'était après l'avoir longtemps et vainement attendu, que le chevalier avait déposé cette lettre dans le creux d'un arbre. D'Iberville, rassuré, prit le parti de revenir en arrière : il s'arrêta dans la baie de Biloxi, située entre le Mississipi et la Mobile, y bâtit un fort, où il laissa Sauvole pour commandant, Bienville pour lieutenant, et repassa de sa personne en France, mais pour peu de temps. En effet, il fut de retour au Biloxi le 8 janvier 1700. Il apprit, en arrivant, que, vers la fin de septembre de l'année précédente, un bâtiment anglais armé en guerre était entré dans le Mississipi, et que Bienville avait été obligé d'employer la menace pour le décider à se retirer. L'Anglais même, en s'éloignant, avait dit qu'il reviendrait bientôt en forces; que ses compatriotes étaient plus en droit de s'établir sur le Mississipi que les Français, parce qu'ils l'avaient découvert avant eux. C'était là un procédé dont les Anglais sont coutumiers; il n'est guère de coin du globe sur lequel on ne les trouve prêts à faire valoir des titres de propriété. Dans la circonstance, leur découverte était la *Description de la Louisiane*, par le P. Louis Hennequin, ouvrage entaché de beaucoup d'inexactitudes, dont une traduction avait été dédiée au roi Guillaume III (1).

Le succès de l'expédition du comte de Gennes, interrompue avant d'avoir atteint le but auquel elle tendait, la mer du Sud, n'avait pas répondu à l'attente publique. On reprocha à de Gennes d'avoir perdu la saison favorable à la côte d'Afrique. Néanmoins c'était encore sur lui qu'on jetait les yeux pour le cas où une nouvelle tentative aurait lieu. Bientôt après, en effet, une association se forma qui, sous le titre de *Compagnie royale de la mer Pacifique*, sollicita et obtint le privilège d'envoyer à la mer du Sud pour y faire du négoce, prendre connaissance du pays, y établir des colonies, des magasins et des forts dans les lieux inoccupés par les Européens. Aussitôt la compagnie fit armer sept bâtiments qui devaient être généralement montés par des officiers de la marine royale, et dont le commandement fut offert au comte de Gennes. Ce projet d'expédition fit encore plus grand bruit que le premier. Un appel fut adressé à tous les gens de bonne volonté;

il s'en présenta de toutes les espèces, et dix fois plus qu'il n'en fallait. Le rendez-vous était dans la ville de La Rochelle qui, pendant plusieurs mois, fut encombrée de monde. Là, on organisa des corps et des compagnies; on leur fit de superbes équipements qui coûtèrent fort cher, et, comme il fallait en outre payer à cette foule de volontaires la vie qu'ils menaient au cabaret, et leur faire des avances continuelles, on eut bientôt dissipé une grande partie des fonds réservés à l'expédition. Peu à peu on licencia plus des deux tiers des engagés, qui ne se virent pas sans regret renvoyés, gardes-marines de rencontre, avec leurs beaux habits brodés d'or et leurs chapeaux à plumes; beaucoup se révoltèrent et ne parlèrent pas moins que de brûler les commissaires à la réforme. Au milieu de tout cela, les préparatifs de l'expédition traînaient en longueur. De Gennes, voyant la tournure que cette affaire prenait, et craignant d'y compromettre tout à fait sa réputation, donna, du consentement du roi, sa démission de commandant de l'escadre, et la plupart des officiers de la marine royale suivirent son exemple.

Mais un capitaine de la marine du commerce, Beauchêne-Gouin, natif de Saint-Malo, ne recula point devant une entreprise dont l'enfantement était si pénible, et fut élevé à la place du comte de Gennes, avec un brevet de capitaine des vaisseaux du roi pour la campagne. L'escadre fut considérablement réduite; au lieu de sept bâtiments que l'on devait envoyer, il ne fut plus question que de trois; on ne songea plus à coloniser immédiatement, mais seulement à pousser aussi loin que possible une reconnaissance dans la mer du Sud pour y préparer les voies au commerce français et à des colonisations à venir, si les études que l'on ferait le permettaient.

L'expédition, ainsi réduite, mit à la voile de La Rochelle, le 17 décembre 1698. Elle se composait du *Phelipeaux*, de 44 canons et de cent cinquante hommes d'équipage, monté par Beauchêne-Gouin, commandant de l'escadre; du *Maurepas*, de 50 canons et de cent quatre-vingts hommes d'équipage, commandé par de Terville, lieutenant de la marine royale; de la corvette *la Bonne-Nouvelle*, de 8 canons et de vingt-quatre hommes d'équipage, commandée par le capitaine de la marine marchande Perrée. Dès le commencement du voyage, ce dernier navire fut

séparé des deux autres, et après avoir inutilement cherché à s'y rallier, retourna à La Rochelle.

Le 9 mai 1699, après avoir essuyé beaucoup de temps contraires et avoir mouillé dans plusieurs lieux connus et souvent décrits de l'Atlantique, tant à la côte occidentale d'Afrique qu'à la côte orientale d'Amérique, on jeta l'ancre dans la baie Spring (baie du Printemps), située à la côte déserte de l'Amérique méridionale, par les 48° 10" de latitude sud; on commença à y ressentir un froid assez vif, malgré le nom qu'elle portait. Après avoir levé l'ancre on reconnut le cap des Vierges, placé au nord de l'embouchure du grand canal de Magellan. Le 27 mai, on appareilla avec le flot, on entra dans le détroit, et l'on alla mouiller, le soir du même jour, à cinq lieues au large de la baie de Possession et à une lieue et demie du cap Entrana. Le 30 juin seulement, on mouilla dans la baie de Boucault après avoir longtemps louvoyé et tâtonné. Le 1er juillet, on jeta l'ancre au sud des îles Sainte-Élisabeth, Saint-Barthélemi et Saint-Georges, d'où on se rendit à une baie dite de Fraîche-Eau, qui présentait une côte passablement boisée et giboyeuse. Le 4 juillet on alla mouiller à la baie Famine, où l'on fit séjour pour réparer les deux bâtiments. Pendant que l'on construisait une cabane sur la grande terre, Beauchène détacha une chaloupe, de l'autre côté du détroit, à la Terre-de-Feu, où l'on trouva une famille de trente à quarante sauvages, tant hommes que femmes et enfants; trois de ces Indiens consentirent à venir à bord, et l'on remarqua qu'ils avaient un grand respect pour la lune, par les changements de laquelle ils comptaient; ils ne voulurent boire ni vin ni eau-de-vie, et mangèrent seulement quelques morceaux de viande à moitié cuite. Ces sauvages parurent de fort bonnes gens et doués d'une grande sensibilité; on le remarqua surtout à la douleur véritable qu'ils témoignèrent quand un des matelots français se noya en les reconduisant à leur terre. L'amitié qu'ils se portent entre eux ne se reconnut pas à des signes moins certains, quand, s'imaginant qu'on les voudrait peut-être séparer les uns des autres, ils firent comprendre qu'ils se tueraient plutôt que de souffrir ce comble de malheur. Quand on déposa à terre ceux qui étaient venus à bord, les femmes qui, de désespoir, s'étaient auparavant déchiré la figure, éclatèrent en transports de joie. A

la pointe sud de la baie Famine se décharge une rivière à laquelle Beauchêne donna le nom de Gravé, qui était celui de son neveu. On fut fort étonné de voir dans les bois voisins voltiger des perroquets, que l'on ne croyait naturels qu'aux pays chauds; et l'extrémité sud de l'Amérique est loin de pouvoir passer pour être d'un climat même tempéré sous le rapport du froid. Le 16, on mouilla à la baie Française qui, peu auparavant, avait été nommée par de Gennes. Les temps contraires forcèrent ensuite à reculer jusqu'à la baie Famine, de laquelle on fit voile pour le port Galant. Avant de l'atteindre, on doubla les caps Forward et Holland, laissant déjà loin derrière soi la baie Française, et l'on mouilla dans la baie nommée par les Hollandais de Cordes et appelée aussi baie Verte. Le 23 août, on arriva au port Galant, terme de la navigation du comte de Gennes. On passa outre, et l'on reconnut la baie Élisabeth. Beauchêne fit armer une chaloupe et un canot pour aller visiter un canal que formait, avec la Terre-de-Feu, une île qui lui restait au sud-ouest, et dans lequel avait échoué, en 1693, le vaisseau des flibustiers revenant avec les richesses du Potose. On vit les débris de ce bâtiment; mais on s'était flatté de trouver quelques restes de la brillante fortune qu'il avait portée, et l'on ne rencontra que de vieux chaudrons ou d'autres objets sans valeur. En revanche, on eut sur la pointe de terre de l'île qui forme un des côtés du canal, le spectacle d'un carbet d'une cinquantaine d'Indiens, par qui on fut parfaitement accueilli. L'auteur de la relation de ce voyage, qui prit à tort, comme celui de la relation du voyage du comte de Gennes, ces Indiens pour des Patagons, parle d'eux et de tous les naturels qu'il vit dans le détroit en ces termes : « Les habitants du détroit ont le visage et le nez larges, la bouche grande, les lèvres grosses, les yeux petits, les cheveux noirs et coupés sur la tête en manière de couronne; ils ont le teint olivâtre, sont robustes, mais d'une taille médiocre; ils se peignent la face et le corps de blanc et de rouge; ils s'attachent des ailes d'oiseaux à la tête, et se parent de colliers et de petites coquilles. Quelque temps qu'il fasse, ils n'ont d'autres vêtements que des peaux de loups-marins qui leur couvrent les épaules et le corps jusqu'aux genoux. Ils n'ont point de demeure assurée, vont et viennent à leur fantaisie dans de petits canots d'écorce au milieu de chacun

desquels il y a toujours un petit feu allumé. Chaque famille a son canot dans lequel elle porte tout ce qui est à son usage. Là où la nuit les prend, ces Indiens couchent; s'il n'y a point de case, ils en font une avec huit à dix petites gaules plantées en cercle dont ils rabattent les bouts les uns par-dessus les autres en forme de tonnelle; s'ils ont assez de peaux ils l'en entourent par en bas; s'ils en manquent, ils se contentent d'en mettre du côté par où vient le vent. Au milieu de cette case, ils allument un feu autour duquel ils couchent pêle-mêle. S'ils ont faim, ils font rôtir des moules à ce feu. L'occupation des hommes est de faire la case, la chasse et la pêche; celle des femmes d'avoir soin du canot, et de plonger pour attraper des moules et coquillages, ce qu'elles font avec une adresse surprenante. Les hommes vont à la chasse à la baleine avec cinq à six canots ensemble; quand ils en trouvent une, ils la harponnent avec de grandes flèches à bouts d'os ou de pierres à fusil taillées fort industrieusement; ils l'épuisent de sang, et quand elle est morte, ils l'échouent sur la côte. Ils se servent de leurs chiens pour prendre les loups-marins et les loutres. Leurs peignes sont des mâchoires de poissons, leurs haches et leurs couteaux des pierres taillées, leurs cordes et amarres des joncs tressés, leurs aiguilles des os réduits en pointes; le boyau leur sert de fil; avec des coquilles de moules, ils polissent leurs arcs, leurs flèches, leurs dards, leurs manches de harpons et leurs avirons; ils se brûlent les cheveux pour les raccourcir; ils mettent leur eau dans des vases d'écorce; les mêmes peaux dont ils se revêtent sont aussi les voiles de leurs canots. Ces pauvres gens, qui d'ailleurs paraissent trouver leur existence agréable, sont doux, sociables, très-humains. On n'a pu connaître leur religion; mais certainement ils ont un culte. Quand ils découvraient la lune, ils se tournaient de son côté en ouvrant les bras et en marmottant. On remarqua un vieillard qui, après avoir creusé une fosse sur le rivage, prit trois coquilles, fit plusieurs gestes, et baisa trois fois le bord de la fosse, ce que tous les autres Indiens imitèrent. On crut que c'était quelque sacrifice au génie de la mer pour le rendre favorable au passage des canots d'une terre à l'autre. » On distribua des présents à ceux qui furent vus à la pointe de l'île en question; les hommes eurent des couteaux et des bouts de flèches en fer; les femmes eurent

des rubans, dont elles s'ornèrent aussitôt la tête, des ciseaux et autres objets de merceries. Leur joie et leur reconnaissance à tous étaient inexprimables. Quelques Français ayant témoigné le désir d'avoir de grandes moules, aussitôt les femmes de plonger à cinq et six brasses d'eau, pendant plus d'une heure, avec leur adresse accoutumée, se jetant huit à dix fois à la mer; quand le froid les avait saisies, elles passaient à la case prendre un air de feu, et plongeaient de plus belle. Canot et chaloupe continuèrent ensuite à explorer les côtes du canal, qui fut nommé canal de la Compagnie, et doublèrent le cap où s'étaient perdus les flibustiers, qui pour cela fut nommé cap de Perdition, bien que les mouillages d'alentour eussent été trouvés excellents. Aussi n'attribua-t-on la perte du fameux vaisseau qu'à l'inattention de ceux qui le montaient, tous occupés en ce moment dans l'entre-pont, quoiqu'il fît brume épaisse, à jouer leur part de butin. On nomma, dans le détroit, la baie de la Nativité, sur la côte de la Terre-de-Feu. L'île qui forme avec celle-ci le canal reçut le nom de Louis-le-Grand, et une baie qui fut découverte de l'autre côté de cette île, en face de la terre ferme, fut appelée baie Dauphine. Le 17 septembre, Bauchêne-Gouin prit solennellement possession, pour la compagnie de la mer Pacifique, au nom du roi de France, de l'île Louis-le-Grand, estimée à sept ou huit lieues de tour, et de la baie Dauphine. Le 18, on releva la baie Élisabeth, qui ne paraît à proprement parler qu'une grande anse. On alla reconnaître l'embouchure du faux détroit de Saint-Jérôme, et l'on y entra un peu pour voir une baie qui est à l'est, et où il pourrait mouiller plus de vingt vaisseaux par dix-huit ou quinze brasses d'eau. Le 21, on mouilla dans la baie du Massacre, ainsi nommée, de même qu'une rivière qui y tombe, par les flibustiers naufragés en 1693, parce qu'après avoir odieusement abusé de la longanimité des Indiens, ils avaient été tués au nombre de trois et ensuite avaient fait une horrible boucherie des naturels. On reconnut, vers la pointe nord-ouest de l'île Louis-le-Grand, un port auquel on donna le nom de port Phélipeaux. Le 26 septembre, on appareilla pour la baie Mort-au-Pain, appelée ainsi par les flibustiers qui y avaient senti la pénurie de biscuit. On y mouilla le 1er octobre, et, le lendemain, on doubla le cap Quad. Le 3, on alla à un port situé à dix lieues à l'ouest-nord-ouest de ce cap

et à vingt lieues de la sortie du détroit, lequel fut nommé Saint-François, à cause de la fête du jour. De là, on alla gagner un mouillage de la Terre-de-Feu, qui avait un fond inégal et des bancs de tous côtés, pourquoi on le nomma la rade aux Bancs. Les temps contraires forcèrent ensuite de reculer et d'aller mouiller au port Phélipeaux, où l'on avait semé des graines de légumes qui prospéraient assez bien. Le 27 novembre, on revint par le travers de la rade aux Bancs. Refoulé de nouveau, il fallut rabattre jusqu'à la baie Élisabeth. Le 4 décembre, on mouilla dans un port de la Terre-de-Feu, en face du cap Quad, et on le nomma port Vanolles. Le 5 janvier 1700, on alla mouiller à l'entrée d'un autre port peu distant, qui fut nommé port Saint-Martin, de même qu'une île qui le divisait en deux et ne laissait passage au fond que pour des chaloupes. Les deux bâtiments atteignirent le cap des Piliers, à l'extrémité du détroit; mais encore repoussés par les vents, ils n'eurent d'autre ressource que d'aller l'un au port Saint-François, l'autre à une rade de la Terre-de-Feu qui fut nommée rade Nouvelle, parce qu'on l'avait trouvée par hasard, quoique Spibergen, Hollandais, y eût, dit-on, mouillé avant sa sortie du détroit en 1615. Le 19, un des bâtiments alla jeter l'ancre dans le port Heureux, situé du côté de la grande terre. Enfin, le 20 janvier, on leva l'ancre par un jour superbe; on rangea la Terre-de-Feu à discrétion, et, le soir, on doubla le cap des Piliers à l'extrémité de la dernière île de cette même terre qui n'est qu'un grand archipel; en rangeant ce cap à portée de canon, il fut aisé de reconnaître les douze Apôtres, qui sont des roches en pain de sucre, parmi lesquelles il y a des brisans dangereux. On passa, de nuit, devant les quatre Évangélistes, qui sont quatre îlots, et l'on rangea le cap des Victoires, à l'autre extrémité du détroit du côté de la grande terre. Le lendemain, 21, au lever du jour, on se trouva en pleine mer du Sud, après plus de sept mois de navigation difficile dans ce détroit, et un *Te Deum* fut entonné en actions de grâces.

Peu après malheureusement les deux vaisseaux furent séparés par une affreuse bourrasque dans cette mer si improprement nommée Pacifique. *Le Maurepas* fit voile pour Valdivia ou Baldivia, côte du Chili, qui était un des rendez-vous assignés. Ici, les Français furent victimes d'une odieuse trahison qui, à elle seule, aurait

presque justifié tous les excès de la flibuste contre les Espagnols de l'Amérique. On parut d'abord leur faire bon accueil, les flatter même, comme pour les attirer sous le canon des forts. Ils entrèrent le 13 février de l'année 1700 avec le flot; mais le lendemain matin ils furent réveillés avec horreur par le bruit des canons, qui tiraient sur eux de quatre forts à la fois, à boulets et à mitraille. Trois furent tués, un plus grand nombre furent blessés, parmi lesquels le capitaine de Terville qui, la veille, avait fait voir sa commission au gouverneur. Néanmoins, *le Maurepas*, ayant coupé ses câbles et abandonné ses deux ancres, sortit du port flammes et pavillons arborés, en dissimulant fièrement à de lâches ennemis les cruelles atteintes qu'il avait reçues. Les Indiens du Chili, plus libres que ceux des autres pays de l'Amérique, autrefois dépendants de l'Espagne, se souvenaient, eux aussi, de la cruauté et de la perfidie des Espagnols; forts, terribles, aguerris, courant sur des chevaux rapides comme le vent, ils se montraient tout à coup jusqu'aux portes des villes, y brûlaient toutes les moissons, surprenaient et massacraient les citadins retardataires; ils se partageaient le cœur des Espagnols tués de leurs mains et le dévoraient; les crânes de leurs victimes étaient les vases dans lesquels ils buvaient pour célébrer leurs victoires. Peu après le malheur qui venait de lui arriver, *le Maurepas* retrouva *le Phélipeaux*. Beauchêne ordonna de se tenir toujours prêt au combat. On fit voile pour la Conception, mais on n'entra pas dans le port; on mouilla auprès de l'île qui le protége. On alla ensuite jeter l'ancre près de Capiapo, point de séparation du Chili et du Pérou. Tout le long de la côte, les deux vaisseaux français étaient suivis par des cavaliers espagnols qui épiaient leurs mouvements. Partout on leur refusait, même à prix d'argent, des rafraîchissements et des vivres. Enfin, quand on eut rencontré des Espagnols un peu plus humains, on les trouva par contre d'un ridicule et d'une absurdité qui passaient la permission. Quelques-uns vinrent à bord, qui étaient nés au Chili même et avaient été élevés dans les plus inimaginables superstitions. En haine des flibustiers, on leur avait prêché que les Français, par une punition céleste, n'étaient point faits en général comme les autres hommes; qu'ils étaient hideux, difformes, tenaient de la bête et avaient des queues comme les chiens; et ces

pauvres niais avaient fini par en être si bien persuadés, que l'un d'eux alla demander tout bas, avec instances, à un officier de vouloir bien éclaircir ce mystère. L'officier partit d'un éclat de rire homérique qui se communiqua à tout l'équipage. Mais l'honnête créole espagnol ne fut pas entièrement désabusé au sujet de la prétendue conformité des Français avec la race canine. De Capiapo, on alla jeter l'ancre à la petite île de Gouham. Beauchêne envoya sa chaloupe à un bourg situé derrière l'île, mais les habitants prirent la fuite, et tout ce qu'on put faire fut de retenir, pour les rassurer, une ou deux femmes moins promptes à la course que les autres. Les bons traitements qu'on fit à celles-ci engagèrent peu à peu les habitants à revenir; on fut fort étonné de trouver parmi eux un individu natif de Provence qui avait fui comme le reste; il dit que ce n'était point par crainte, mais pour obéir aux ordres donnés par le capitaine de port qu'il en avait agi ainsi. Enfin un assez bon nombre d'Espagnols, s'accoutumant à ne plus prendre tous les Français indistinctement pour des êtres difformes ou tout au moins pour des forbans, vinrent entendre la messe à bord du *Phélipeaux*. Bientôt aussi on vit s'avancer, vers les navires, des canots d'une étrange sorte, et qu'un autre voyageur prit de loin, quelques années après, pour des monstres marins. Chacun d'eux, de huit à neuf pieds de long, se composait de deux ballons de peaux de loups-marins, liés ensemble côte à côte avec plusieurs petits morceaux de bois et des courroies qui servaient en outre à former le siége par-dessus. Pour empêcher qu'ils ne fussent gâtés par l'eau, on les avait enduits au dehors d'une certaine préparation. Si l'air dont on les avait remplis venait à s'échapper quelque peu, on le rétablissait sur-le-champ au moyen d'un conduit ou tuyau attaché à un boyau à l'un des bouts, par lequel on soufflait pour les enfler comme des vessies. Sur ces singulières embarcations, appelées *balzes*, les Indiens de cette côte, placés cinq ou six ensemble comme à cheval ou les jambes croisées, celui de devant conduisant les autres avec un double aviron qu'il faisait aller sur ses genoux comme un balancier, poussaient jusqu'à Lima, se risquaient à des voyages d'une centaine de lieues et quelquefois dans la pleine mer, avec leurs provisions, leurs armes, et ne courant d'autre risque que de se mouiller un peu. Faute de cuir, ils se faisaient aussi des

embarcations avec deux faisceaux de roseaux bien joints ; ou des radeaux de quinze, trente et quarante pieds de long, avec plusieurs pièces de bois liées côte à côte, sur lesquels ils allaient à la voile et que l'on appelait *piperis*. Ces diverses embarcations sont restées en usage dans cette partie de la mer du Sud. Les provisions qu'emportent les Indiens sur leurs balzes ne sont d'ailleurs pas lourdes : car en général elles consistent en une grande calebasse pleine d'eau ; leurs armes sont un arc, des flèches, et un dard pour varrer ou harponner les gros poissons. Beauchêne fit voile de l'île de Gouham pour Arica, ville autrefois fameuse comme étant l'embarcadère des mines du Potose, mais bien déchue depuis que les flibustiers en ayant fait l'objet de leurs continuelles attaques, on s'était décidé à faire prendre aux produits de ces mines une autre direction. Les habitants avaient presque entièrement comblé leur port avec des quartiers de roche, pour en interdire l'entrée aux pirates. De loin Arica paraissait encore quelque chose, mais de près ce n'était rien ; on n'y voyait guère que des espèces de masures. Du reste les édifices de quelque hauteur étaient rares dans les villes des côtes du Chili et du Pérou, à cause des tremblements de terre fréquents auxquels ces pays sont sujets. On fit quelque commerce de toile avec les Espagnols. Ayant su que six vaisseaux croisaient devant Lima, et craignant qu'ils ne vinssent l'attaquer, Beauchêne, qui faisait courir le bruit qu'il avait dessein de s'en aller par les Indes-Orientales, fit voile pour les îles Galapagos auxquelles il arriva, après avoir touché à Hillo, à la Nasque et à Pisco. Il jeta l'ancre à l'île au Tabac, nommée ainsi par les flibustiers qui y avaient trouvé de grandes provisions de tabac ramassées par d'autres venus avant eux en ce lieu. On alla ensuite à l'île que les mêmes flibustiers avaient nommée Santé, parce qu'ils s'y étaient guéris du scorbut, et à celle de Mascarin, nom du premier flibustier qui l'avait découverte. Ces trois îles faisaient partie des Galapagos, lesquelles sont au nombre de quinze à vingt, tant au sud qu'au nord de la ligne. Ces îles n'offraient guère d'autres ressources que les tortues qui y abondent. Les équipages souffraient beaucoup, et l'on résolut de retourner du côté de la terre ferme, pour prendre ensuite le chemin de la mer d'Occident. On y fut rebuté de nouveau par les Espagnols. Dans leurs souffrances, et en proie surtout à une soif ardente, les matelots, à qui on re-

fusait de l'eau, ne demandaient qu'à se battre et auraient donné tout au monde pour se venger d'une telle inhospitalité. Les malades étaient nombreux à bord, et chaque jour il mourait quelqu'un. Dans cette détresse, on aperçut une vallée riante, couverte de blés, de figuiers, d'orangers, de grenadiers et de citronniers, entre Tambo-Palla et Herbabonne; les chaloupes voulurent s'en approcher pour faire de l'eau; le chef espagnol du pays essaya de s'y opposer, et dit insolemment que plutôt que d'y consentir, il déclarerait la guerre aux Français. On fut reporté par les courants à Hillo, et peu après on se disposa à repasser dans l'Océan occidental, se donnant rendez-vous, en cas de séparation, à San-Sebastiano, plus communément nommée Rio-Janeiro. Au commencement de janvier 1701, se trouvant porté par les courants à trente lieues plus au sud environ que le détroit de Magellan, par où l'on avait eu d'abord le projet de rentrer dans l'Atlantique, on alla chercher le cap Horn. Il était marqué sur les cartes par les 58° 30'' et 59°; on remarqua que ce devait être une erreur, et qu'il fallait absolument qu'il se trouvât par les 56 ou 57° au plus. Cette observation était juste, car le cap Horn, appartenant à une petite île qui forme l'extrémité de toutes les terres de l'Amérique méridionale, est effectivement situé à 56° (2). On passa le détroit découvert et nommé par Le Maire en même temps que le cap Horn, en 1616; et, le 16 janvier, Beauchêne, trouvant 54° 40'', envoya dire au *Maurepas* qu'il se faisait à quarante lieues à l'est du détroit, et que les cartes marquaient la Terre-de-Feu plus de deux degrés plus sud qu'elle ne l'est véritablement. On découvrit une île de cinq à six lieues de circuit, que l'on estima être à vingt-cinq lieues (3) à l'orient de la Terre-de-Feu, pouvant avoir une lieue et demie de long et quatre de tour, étant de moyenne hauteur et remplie de verdure; Beauchêne ne la voyant marquée sur aucune carte, fixa sa latitude à 52° 50'' sud, et lui donna son nom. Cette île, située dans le sud-est du milieu de l'archipel de Falkland ou des Malouines, peut être considérée comme en faisant partie (4). Le 20, Beauchêne aperçut, par les 52° quelques minutes sud, et à cent quatre-vingts lieues du détroit de Magellan, les îles Sebald de Wert, découvertes en 1600 par le navigateur hollandais de ce nom, et qui font elles-mêmes partie, au nord-ouest, de l'archipel des Malouines. On y

voyait un grand nombre de cormorans, et elles étaient couvertes de grandes herbes que l'on prenait de loin pour des bois (5). Le 11 février 1701, on fit voile des îles Sebald ; le 15 mars, on vit les côtes du Brésil, et l'on apprit que la corvette *la Bonne-Nouvelle*, égarée dans ces parages dès le commencement du voyage, avait fait retour en France. Le 6 août 1701, *le Phélipeaux* et *le Maurepas* arrivèrent à La Rochelle et allèrent de là désarmer à Rochefort (6).

PÉRIODE

de

LA GUERRE DE LA SUCCESSION D'ESPAGNE.

DE 1699 à 1715.



CHAPITRE IV.

De 1699 à 1715.

Ministère de Pontchartrain le fils. — Mort de Tourville et de Jean Bart. — Château-Renault vice-amiral du Levant. — Guerre de la succession d'Espagne. — Croisière de Forbin dans la Méditerranée. — L'Angleterre et la Hollande embrassent la cause de la maison d'Autriche. — Ligue dite de la *Grande Alliance*. — Dernier combat célèbre livré par les galères, en 1702. — Succès des alliés dans le port de Vigo. — Château-Renault et Victor-Marie d'Estrées, maréchaux de France. — Ducasse, chef d'escadre. — Campagne de 1703. — Succès balancés. — Exploits de Coëtlogon et du chevalier de Saint-Pol. — Campagnes de 1704 à 1706. — Bataille navale de Velez-Malaga. — Combat du 17 mars 1705. — La France, faute de grandes flottes, ne procède plus que par petites escadres, et par vaisseaux armés en course. — L'infamie de Pontchartrain le fils dans tout son jour. — Derniers exploits du chevalier de Saint-Pol. — Campagnes navales depuis 1706 jusqu'à la paix d'Utrecht. — Faits d'armes maritimes de Forbin et de Tourouvre. — Mort de Vauban, de Jean d'Estrées et de Pointis. — Combat naval du 12 mai 1707. — Croisières célèbres. — Siége de Toulon. — Succès des escadres des fils de Forbin et de Duguay-Trouin. — Armement en faveur de Jacques II. — Le capitaine Cassard, de Nantes. — Ses exploits dans les mers d'Europe.

Déjà Louis Phélipeaux de Pontchartrain s'était associé son fils Jérôme Phélipeaux de Pontchartrain, quand il fut lui-même nommé chancelier de France, et laissa toute la charge du département qu'il abandonnait à cet héritier incapable, rapace, méprisable en tous points, et qui portait en lui la dislocation, la ruine de la grande marine royale fondée par Colbert, élevée à son plus haut degré de gloire et de magnificence par Seignelai, et tant bien que mal maintenue par le successeur immédiat de celui-ci. Le premier des Colbert, de rien avait fait tout; le second des Pontchartrain de tout devait faire rien. C'est en vain que, dans un travail sur les principes des quatre secrétaires d'État de la marine du règne de Louis XIV, qui se trouve aux *Archives de la Marine*, on cherche à justifier Pontchartrain le fils, en rejetan ses fautes sur les contrôleurs des finances de son temps. Il suffi

de dire que ce travail avait été fait pour Maurepas, fils lui-même de Jérôme Pontchartrain. C'est pour flatter la famille, alors toute-puissante, des Phélipeaux, que l'on essaie dans les *Principes sur la Marine* des quatre ministres qui ont précédé Maurepas, à faire remonter le mal jusqu'à Seignelai; mais on verra bientôt que ce n'était là qu'un grossier mensonge.

Un grand ministre de la marine et un grand ministre de la guerre, un Colbert et un Louvois, n'auraient cependant pas été de trop pour la France et pour Louis XIV, dans les graves circonstances où l'on allait se trouver. Il s'agissait d'accepter le testament de Charles II, roi d'Espagne, qui léguait ses vastes États au petit-fils de celui-ci, dont il avait été si longtemps l'ennemi, et de l'accepter, malgré la maison d'Autriche, qui se trouvait ainsi dépossédée d'un trait de plume, malgré l'Angleterre, la Hollande et d'autres puissances effrayées de voir la maison de Bourbon recueillir l'immense héritage de Charles-Quint et de Philippe II; et, pour ce faire, on n'avait à opposer aux ennemis, comme administrateurs, qu'un Jérôme Pontchartrain à la marine, qu'un Chamillart à la guerre. Heureusement que l'on put vivre encore quelque temps des traditions, de la fortune du passé. Décidément Louis XIV, circonvenu par une femme intrigante et dévote à la fois, n'était plus lui-même, et ce monarque actif, intelligent, grand politique, qui naguère encore pouvait se vanter, sans trop de vanité, de s'entendre à former des ministres, ne savait plus même choisir ses hommes. Tourville et Jean Bart furent assez heureux pour mourir avant de voir la marine royale en pleine décadence. Le premier finit sa glorieuse carrière le 28 mai 1701, ne laissant qu'un fils qui donnait les plus belles espérances, mais qui périt à sa première campagne. Grâce à un savant jésuite, nommé Paul Hoste, qui composa un *Traité des Évolutions navales* (1), plus particulièrement d'après les idées et d'après les campagnes navales de Tourville, ce grand homme pourtant ne descendit pas tout entier dans la tombe. Jean Bart était encore dans la force de l'âge, et se préparait à rendre de nouveaux services au pays, quand la mort l'enleva, à Dunkerque, le 27 avril 1702. Château-Renault fut nommé vice-amiral du Levant à la place de Tourville; le poste de chef d'escadre de Flandres resta quelque temps vacant, comme si personne n'eût osé l'occuper après Jean Bart.

Il y avait eu, du vivant de Charles II, un projet de partage de la monarchie d'Espagne. Moins flatteur peut-être pour la maison de Bourbon personnellement que la succession tout entière des héritiers de Charles-Quint, il aurait été plus profitable à la France qu'il aurait agrandie. Ce projet avait été approuvé par Guillaume III et par les États de Hollande. Mais Louis XIV qui s'en était d'abord montré assez partisan, l'eut bientôt laissé de côté quand la nouvelle lui fut arrivée du testament de Charles II, par lequel était appelé aux trônes des Espagnes, des Siciles, des Indes, etc., le duc d'Anjou, second des fils du dauphin de France, que l'on salua roi à Madrid et à Paris, le 16 novembre 1700, sous le nom de Philippe V. Le testament de Charles II n'admettait pas que la royauté des Espagnes pût être cumulée avec celle de France. C'est pour cela qu'il appelait, de préférence à l'aîné, le second des fils du dauphin. En cas de mort du duc d'Anjou, c'était le duc de Berri, troisième fils du dauphin, qui était appelé; et enfin, en cas de mort de celui-ci, les trônes d'Espagne revenaient à l'archiduc, second fils de l'empereur d'Allemagne.

L'empereur d'Allemagne, dont la famille se trouvait déshéritée, commença bientôt les hostilités, en faisant passer une grande armée en Italie sous les ordres du célèbre prince Eugène de Savoie, pour s'opposer aux troupes que Louis XIV et Philippe V avaient dans le Milanais. Comme cette armée ne trouvait pas de quoi subsister dans le pays, elle aurait été forcée de rebrousser chemin, sans les secours qui lui venaient des villes de la dépendance de l'empereur d'Allemagne sur l'Adriatique, et en particulier de Fiume, Trieste et Ségna. Forbin, qui n'était encore que capitaine de vaisseau, tant sa conduite privée faisait de tort à sa réputation maritime, fut envoyé, avec deux frégates, l'une de 16 canons, l'autre de 8, pour croiser dans l'Adriatique, afin d'intercepter les secours. En raison des relations que l'on avait à ménager avec la république de Venise, c'était une de ces commissions dans lesquelles l'officier de marine doit montrer non-seulement les qualités de son métier, mais encore celles du diplomate; et cette double condition, que l'on trouve assez fréquemment dans les hommes de mer d'à présent, ne pouvait guère être qu'à moitié remplie par Forbin, caractère impatient, fougueux, irascible, et qui ne répugnait pas, qui se plaisait

même à trancher toutes les questions de haute lutte. Venise, quoique bien déchue, prétendait encore à la souveraineté sur l'Adriatique. Forbin s'avança en maître dans le golfe, et, ne se bornant plus à la croisière, il se disposa à y brûler un château qui appartenait à l'empereur et qu'on lui avait signalé, avec intention, comme rempli de vivres et de munitions pour l'armée du prince Eugène. C'était une déception qu'on lui avait ménagée; il n'y avait rien, absolument rien dans ce château. Et, pendant ce temps, les impériaux massacraient dans l'île de Cherso, appartenant aux Vénitiens, le capitaine Clairon et plusieurs des gens de la seconde frégate qui avait accompagné Forbin, et que celui-ci avait jugé à propos de laisser dans un des ports de la république. Quant à la frégate elle-même, elle était parvenue à se retirer à Ancône. Dès lors Forbin ne crut plus devoir garder de ménagements; il accusa les Vénitiens non-seulement de fournir des moyens de transport aux troupes impériales, mais encore d'autoriser les assassinats qu'elles commettaient sur le territoire de la république. Il venait d'être joint par deux frégates, l'une de 10 canons, l'autre de 8, commandées par de Beaucaire et de Fougis; avec ce renfort, il ne laissa plus passer aucun bâtiment vénitien sans le visiter; il fit jeter à la mer la cargaison de ceux qui lui parurent suspects, et il commença à en brûler quelques-uns. Il ne tint pas à lui qu'on ne portât l'incendie sur quatre-vingts navires de Venise qui se rendaient à Trieste, qu'il avait arrêtés, et qu'il ne relâcha que sur l'ordre de l'ambassadeur de France auprès de la république. Forbin, pour se dédommager, alla incontinent bloquer le port de Trieste, à l'extrémité septentrionale de l'Adriatique, pour empêcher un convoi d'en sortir. Mais le sénat de Venise donna avis à l'ambassadeur français, que la république se chargeait elle-même de faire la police de l'Adriatique, et qu'elle empêcherait bien les secours d'arriver en Italie à l'armée impériale, si on s'en rapportait à ses soins et si Forbin quittait le golfe. L'ambassadeur de France céda; et, soit impuissance, soit mauvaise foi, les secours parvinrent de Trieste à l'armée impériale. L'ambassadeur, se croyant joué, ordonna aussitôt à Forbin de rentrer dans le golfe, d'y faire, sous des apparences indirectement hostiles, tout le mal qu'il pourrait aux Vénitiens, et d'y brûler un vaisseau anglais de 50 canons, que les agents de l'em-

pereur avaient fait armer. Forbin, enchanté de trouver enfin la diplomatie française réduite à ses expédients belliqueux, et surtout d'avoir l'occasion de se signaler, de manière à obtenir le grade de chef d'escadre dont il s'indignait de n'être pas encore en possession, ne se le fit pas dire deux fois : les étincelles de l'incendie du vaisseau anglais volèrent jusque sur les palais de la superbe Venise, et les éclats de la poudrière qui sautait, des canons qui s'allumaient et tiraient d'eux-mêmes, remplirent de terreur les habitants de la cité des lagunes. Forbin souriait à ce spectacle dont il était l'auteur ; mais on n'eut plus guère à espérer de la neutralité de la république vénitienne qui, plus jalouse alors qu'aujourd'hui de son indépendance, flottait incertaine entre la maison de Bourbon et la maison d'Autriche, ou, pour mieux dire, mais chose impossible, aurait bien voulu n'être entraînée, faible atome, dans le tourbillon ni de l'une ni de l'autre. Forbin retourna à Trieste, mais non plus seulement pour un blocus ; il réduisit en cendres une partie de cette première des villes marchandes de l'Empire. Il préparait le même sort à Fiume, débouché des pays hongrois dans l'Adriatique, quand le gouverneur offrit de composer, moyennant une somme de quarante mille écus ; mais le lendemain, avant que Forbin eût reçu la somme promise, des secours puissants arrivèrent à la ville, qui forcèrent l'escadre française à lever l'ancre. La saison avancée la ramena bientôt à Toulon. Forbin, malgré sa croisière, ne passa point encore officier général, et il commença à en concevoir un dégoût sérieux pour son métier.

La conflagration dont l'Europe et l'Amérique étaient menacées semblait encore couver sous une cendre tiède, quoique personne ne s'abusât sur son prochain déchaînement. L'empereur Léopold Ier et sa famille s'étaient seuls jusque-là ouvertement déclarés. Sur ces entrefaites, Jacques II, roi de la Grande-Bretagne en titre, était mort le 16 septembre 1701 ; et Guillaume III, roi des mêmes États en réalité, le suivit au tombeau, le 29 mars 1702. Mais, d'une part, Louis XIV, sous l'impression d'une politique plus chevaleresque et généreuse qu'habile, reconnut le fils de Jacques II pour roi, sous le nom de Jacques III ; et, d'autre part, Anne Stuart, fille d'une première union du même prince décédé, et belle-sœur de Guillaume III, quand elle

eut été proclamée reine par les Anglais, suivit tout d'abord les traditions de son prédécesseur vis-à-vis de la France. Le traité dit de la Grande-Alliance, préparé, du vivant de Guillaume, au profit de la maison d'Autriche contre la maison de Bourbon, fut accepté par la reine Anne, inspirée du duc et de la duchesse de Marlborough. La Hollande n'avait point manqué d'être une des premières parties contractantes. Le duc de Savoie entra peu après dans la grande alliance, nonobstant son mariage avec une nièce de Louis XIV et celui de sa fille avec le nouveau roi d'Espagne. Le roi de Portugal, Pierre II, qui, quelques mois auparavant, s'était déclaré allié de Louis et de Philippe, tourna casaque dès qu'il eut reçu des munitions, des vivres, des secours de toutes sortes de la France. La guerre éclata contre la maison de Bourbon, par mer, par terre, de tous les côtés à la fois, moins de celui de l'Espagne avec laquelle, pour la première fois, depuis bientôt trois siècles, on se trouvait uni d'intérêt présent et à venir. Le testament de Charles II et l'avénement de Philippe V avaient changé toute la politique de la France, non par rapport à la maison d'Autriche, que l'on travaillait toujours à réduire, mais par rapport à l'Espagne, qu'il devenait aussi important de relever, ou tout au moins de maintenir, qu'il l'avait été naguère de l'abaisser. Malheureusement cette puissance n'avait plus de marine; la France elle-même avait pris soin de l'anéantir dans les guerres précédentes; et maintenant c'était à elle, à la France, de suppléer au défaut de vaisseaux de sa nouvelle, mais intime alliée, de protéger, de garder ses côtes infinies dans les mers d'Europe et des Indes-Occidentales, le long des deux péninsules ibérienne et italienne, des Pays-Bas, des îles de la Méditerranée, des Antilles, de l'immense continent américain, partout; et de les protéger, de les garder en même temps que les siennes et comme les siennes propres. Il fallait aussi assurer la navigation de ces grands et riches convois de galions espagnols que les Français attaquaient il y a quatre ans à peine, et les mêmes hommes qui les enlevaient naguère furent chargés de les conduire et de les défendre au péril de leur vie. Pour tant d'objets à la fois, il eût été nécessaire à la France de posséder quatre à cinq grandes flottes, plus de vingt escadres; de couvrir presque toutes les mers du globe de ses pavillons. Comme elle était loin de ce

compte, et comme elle n'en fut pas moins obligée d'essayer de pourvoir à tout, en éparpillant ses forces navales, elle se trouva excessivement affaiblie chez elle-même dès les débuts de la guerre de la succession d'Espagne. Cependant les malheurs furent compensés largement par de brillants succès jusque dans le cours de l'année 1704. Les flottes combinées d'Angleterre et de Hollande ne vinrent devant Cadix, au mois d'août 1702, que pour se retirer avec perte au mois d'octobre suivant.

Il y eut dans ce temps une expédition de galères fort remarquable. Ce fut comme la dernière gerbe de flamme, comme le bouquet de clôture de cette famille de navires, la plus illustre de toutes pendant quatre mille ans, et qui ne devait plus faire que se traîner misérablement quelques années encore, jusqu'à ce qu'enfin son entier évanouissement précédât, à un assez long intervalle, la marine à la vapeur, aujourd'hui en possession de la remplacer avec d'immenses et toujours croissants avantages. Mais on peut dire que le dernier éclat jeté par les galères fut un imposant et magnifique adieu, bien capable de les faire regretter; et certes c'est ce qu'elles cherchaient, à se faire regretter, les vieilles galères, filles de la Méditerranée; elles avaient leurs défenseurs, leurs apologistes qui écrivaient d'énormes volumes tout entiers pour en démontrer l'utilité, la nécessité. Barras de La Penne, entre autres, salua de tout son cœur l'événement dont il s'agit, et ce fut pour lui un jour radieux que celui où la nouvelle lui arriva que ses chères galères avaient enlevé un vaisseau de ligne en plein Océan. Voici le fait; il vaut de n'être pas omis, quoiqu'il n'ait point eu d'influence sur l'histoire en général.

Les Français étaient entrés dans Ostende et Niewport, comme dans les autres villes des Pays-Bas espagnols, pour empêcher les ennemis de s'y introduire. Le 1er juillet 1702, six galères de France étant sorties du port d'Ostende, sous les ordres du bailli de La Pailleterie, qui fut depuis chef d'escadre, reconnurent, à cinq lieues environ au large, l'escadre de Zélande, forte de douze bâtiments de guerre, et à un demi-quart de lieue derrière celle-ci un vaisseau de 60 canons dans l'isolement. Aussitôt le bailli de La Pailleterie, se fiant à l'agilité de ses galères et au calme qui régnait, ordonna d'arriver sur ce vaisseau, à la vue même de

l'escadre ennemie. Dès qu'il fut à portée, avec trois galères seulement, il lui fit un grand feu de mousqueterie, auquel le Hollandais répondit par un tonnerre épouvantable de canon. La Pailleterie aborda presque aussitôt le vaisseau par son travers; les capitaines de Valence et de Fontette, avec les deux galères qu'ils commandaient, l'imitèrent sur-le-champ. Les trois galères jetèrent tant de monde l'épée à la main sur le bord ennemi, au cri ordinaire de : « Vive le roi! » répété par les hommes libres et les chiourmes, que l'équipage hollandais se prit d'une terreur panique et s'alla jeter à fond de cale. On l'y enferma, et le vaisseau de 60 canons devint la conquête des trois galères, qui n'avaient plus qu'un embarras, celui d'emmener leur prise. En ce moment, les trois autres qui, sous les ordres de Langeron le fils, avaient, de leur côté, donné la chasse à un bâtiment hollandais, arrivèrent pour aider leurs sœurs victorieuses, et toutes six ensemble, si frêles et légères d'aspect, donnèrent la remorque au gros vaisseau de guerre. Et devant ce spectacle qui ne s'était encore vu que bien rarement, l'escadre de Zélande demeurait confondue. Comme c'était par un calme excessivement favorable aux rameurs autant que désespérant pour les voiles, le bailli de La Pailleterie affecta d'aller passer avec sa prise à la grande portée du canon des douze vaisseaux hollandais, pour leur montrer de près que les galères n'étaient point encore choses si méprisables qu'on le disait, et se moqua de la poudre et des boulets de canon que l'on tirait sur lui en pure perte. Enfin, à sept heures du soir, les six galères et le gros vaisseau qu'elles remorquaient entrèrent dans le port d'Ostende, au milieu des applaudissements de la foule accourue pour jouir de cette scène d'autant plus étrange que l'escadre de Zélande n'avait pas cessé de les suivre de près, mais en vain. Ce fait d'armes fit événement dans la marine; on le célébra aussi bien à l'étranger qu'en France; et peu s'en fallut que les galères n'y reconquissent toute la place qu'elles avaient perdue.

Malheureusement ce n'était là qu'un curieux exploit sans résultats; et c'est de résultats qu'on eût eu besoin pour balancer le désastre qui, à quelques semaines de là, eut lieu dans le port de Vigo, en Galice. Château-Renault était allé chercher, avec une escadre française, les galions de l'Amérique espagnole, en retard depuis deux ans et impatiemment attendus; il les avait aussi ha-

bilement qu'heureusement amenés : et son succès aurait été complet, si les susceptibilités du peuple espagnol n'eussent empêché qu'on ne fît entrer ces galions dans les ports de France. Petit-Renau, qui servait alors avec distinction pour le compte du roi d'Espagne, insistait pour que du moins on les conduisît dans le port de Cadix ; on n'écouta ni lui, ni Château-Renault, et ce fut dans le port mal défendu de Vigo qu'on les introduisit, ainsi que l'escadre française. Les alliés, commandés par le duc d'Ormont, n'eurent pas plutôt connaissance d'une pareille faute de la part du gouvernement espagnol, qu'ils arrivèrent, le 22 octobre 1702, devant le port de Vigo. Ils opérèrent de ce côté une facile descente, se rendirent maîtres de quelques travaux que l'on avait élevés aux abords de la place, forcèrent une estacade que Petit-Renau et Château-Renault avaient fait construire à la hâte, rompirent la chaîne qui fermait le port, et y firent entrer leurs brûlots. Château-Renault, pour donner le temps de sauver le plus de richesses possible de dessus les galions, soutint un combat désespéré pendant deux heures contre la flotte des alliés, bien qu'un fort dont ceux-ci s'étaient emparés ne cessât en outre de tirer sur lui. Enfin, voyant que c'en était fait de son escadre, il prit le parti d'en brûler lui-même une partie et de faire échouer l'autre. *Le Fort*, de 70 canons, *l'Oriflamme*, de 64, *le Prudent*, de 60, *le Solide*, de 50, qui avaient été commandés au début de la campagne par les capitaines de Pallières, de Pallas, de Granpré et Desnos de Champmeslin, furent brûlés ; le feu du *Solide* fit sauter deux vaisseaux espagnols et le bâtiment français de quatrième rang *le Dauphine*, de 40 canons, capitaine Duplessis-Liancourt. L'amiral d'Espagne mit le feu à son vaisseau et une bombe des ennemis en fit sauter un autre. Cinq vaisseaux furent échoués; six tombèrent au pouvoir des ennemis, avec neuf des galions espagnols, sur lesquels il était resté pour environ huit millions de marchandises, mais qui justement étaient presque toutes pour le compte de négociants anglais et hollandais. Château-Renault, vivement secondé par Petit-Renau, ramassa ce qu'il put de matelots, de milices et de soldats, pour se jeter dans les défilés entre Vigo et Lugo, d'où on transporta à Madrid les trésors que l'on avait sauvés, et qui s'élevaient à plus de cent millions; la perte fut évaluée à douze millions.

L'année 1703 fut moins défavorable à la France. Coëtlogon,

Duquesne-Monnier, le chevalier de Saint-Pol et Duguay-Trouin soutinrent l'honneur de la marine française. Coëtlogon, commandant cinq vaisseaux français, et se rendant de Brest à Toulon, rencontra, le 22 mai, à la hauteur de Lisbonne, une flotte marchande hollandaise d'environ cent voiles, avec une escorte aussi nombreuse que sa propre escadre, attaqua cette escorte, et en coula à fond tout ce qu'il ne prit pas. L'ambassadeur de l'empereur auprès de la cour de Portugal était sur les vaisseaux ennemis, et fut conduit à Toulon. Duquesne-Monnier, qui croisait cette année dans le golfe de Venise, se rendit maître, avec ses seules chaloupes, de la ville d'Aquilée, sans avoir perdu un seul homme.

Saint-Pol semblait remplacer Jean Bart dans la mer du Nord. Parti de Dunkerque, le 1er juin, avec quatre bâtiments, il rencontra, le 22, près des îles Orcades, une grande flottille de cent quatre-vingts navires pêcheurs de harengs, avec une escorte de quatre bâtiments de guerre hollandais. C'était un bâtiment pour chacun des siens. L'affaire se passa sur l'heure en abordage. Saint-Pol et les capitaines de Sève et de Roquefeuil, montés sur *le Salisbury*, *l'Adroit* et *le Ludlow*, de 52, 40 et 32 canons, enlevèrent les trois vaisseaux hollandais auxquels ils s'étaient attaqués. Le capitaine Damas de Marcilly, commandant *le Milfort*, de 30 canons, allait avoir également raison du sien, lorsqu'il fut contraint de l'abandonner pour aller au secours de Sève, dont la prise venait de sauter en l'air par suite du feu qui s'était mis aux poudres. Le bâtiment de Sève avait été tellement incommodé des éclats et de la secousse du vaisseau hollandais, qu'il coula bas. Il périt même, malgré les secours qu'on lui porta, avec son infortuné capitaine. Tout ce qu'on en put sauver, ce fut le lieutenant, un capitaine de flûte qui s'y trouvait, et cinquante hommes tant matelots que soldats. Après ce malheur, qui attristait sa victoire, Saint-Pol poursuivit les embarcations des pêcheurs jusque dans les ports où elles étaient allées se réfugier, les prit, les coula ou les brûla. Le tort qu'en ressentirent les Hollandais fut estimé à deux millions. Saint-Pol étant venu se rafraîchir à Dunkerque, en repartit une seconde fois à la fin de juillet, et traita à peu près de la même manière, sur les côtes d'Aberdeen en Écosse, une autre flottille de pêcheurs hollandais qu'accompagnaient encore quatre vaisseaux de guerre de leur nation.

Duguay-Trouin qui avait recommencé ses courses dès 1702, tomba, en 1703, au milieu d'une escadre de quatorze grands vaisseaux des Provinces-Unies; et quoiqu'il n'eût avec lui que trois vaisseaux et deux frégates, il soutint le combat, rasa de tous mâts un bâtiment de 60 canons, essuya le feu de trois autres, donna le temps ainsi à ses propres vaisseaux de se tirer d'embarras, puis poursuivit et brûla vingt-huit navires baleiniers.

A cette époque le personnel des officiers généraux et autres de la marine avait été considérablement changé. C'étaient bien toujours, il est vrai, les mêmes vice-amiraux, pour le Ponant d'Estrées père et fils, celui-ci continuant à être porté comme survivancier, et pour le Levant Château-Renault; mais le nombre des lieutenants généraux des armées navales et des chefs d'escadres était de moins en moins limité. Les lieutenants généraux étaient au nombre de six : les marquis de Vilette-Murçai, de Nesmond, de Langeron, de Coëtlogon, le comte de Relingue, et le duc d'Albemarle, fils naturel de Jacques II et grand-prieur d'Auvergne. Les chefs d'escadres étaient le chevalier d'Infreville de Saint-Aubin, pour l'escadre de Guyenne; du Magnou, pour l'escadre de Poitou et Saintonge; le marquis de Rosmadec, à qui le comte de Sebeville allait bientôt succéder, pour celle de Normandie; de Bellefontaine, successeur du marquis de [illegible]lin, pour l'escadre de Picardie; le comte de La Harteloire, pour celle d'Aunis; le chevalier d'Armagnac, bailli de Lorraine, fut nommé chef d'escadre de Flandres à la place de Jean Bart, restée, comme on l'a dit, quelque temps vacante. Pointis était chef d'escadre de Languedoc depuis l'année 1699; le marquis Berrin de La Galissonnière, père distingué d'un fils destiné à une grande illustration, était chef d'escadre de Bretagne; Bellisle-Erard, était chef d'escadre de Provence à la place de Desnots, mort à la Martinique, gouverneur général des îles; Ducasse avait été fait, en 1701, chef d'escadre d'Amérique, à son retour du gouvernement de Saint-Domingue. Le marquis de Roye de La Rochefoucauld, simple capitaine de vaisseau, mais beau-frère de Pontchartrain et gendre de Ducasse, acheta, vers ce temps, des deniers de celui-ci, la charge de lieutenant général des galères, vacante par la mort du bailli de Noailles, et qui, étant unique, tenait alors le second rang

dans la marine des galères. Depuis l'année 1694, la dignité de général des galères de France était passée à Louis-Joseph, duc de Vendôme, par la démission du duc du Maine. Enfin, en 1703, le vice-amiral Victor-Marie d'Estrées, qui, pour se distinguer de son père, prit, à cette époque, le titre de duc de Cœuvres, et Château-Renault, furent nommés maréchaux de France. Vauban aussi, quoiqu'un peu tard, reçut le bâton de maréchal.

La guerre étant loin de paraître toucher à sa fin, Duguay-Trouin fit construire, en 1704, deux vaisseaux de 50 canons chacun, et une frégate de 26, qui furent nommés *le Jason*, *l'Auguste* et *la Valeur*. Il monta en personne *le Jason*, combattit seul le vaisseau de guerre *la Revanche*, de 60 canons, et le mena battant jusque dans les ports d'Angleterre. Il attaqua et prit *le Coventry* de 52 canons, avec une partie de la flotte marchande anglaise que ce vaisseau escortait. De concert avec les vaisseaux *le Jason* et *l'Auguste*, et la frégate *la Valeur*, il combattit *l'Élizabeth*, et *le Chatam*, de 74 et 54 canons, enleva le plus fort après une heure et demie de combat, et chassa l'autre jusque dans le port de Plymouth. Enfin, quatre autres prises encore couronnèrent la campagne de Duguay-Trouin en 1704.

Cette année aurait été heureuse pour les deux couronnes de France et d'Espagne, si la dernière ne s'était vu enlever, par surprise, le 1er août, la forteresse de Gibraltar qui, malgré son importance, n'avait que cent hommes pour toute garnison. Ce fut au nom de l'archiduc d'Autriche, proclamé roi d'Espagne par les alliés, que la conquête de Gibraltar fut faite par un prince de Darmstadt, assisté d'une flotte anglaise et hollandaise; mais l'Angleterre trouva bientôt moyen de se fortifier, de s'implanter toute seule sur ce rocher célèbre, au détriment de ses alliés aussi bien que de l'Espagne, et de manière à ne s'en laisser déloger jamais. Ce ne fut plus avec cent hommes que la clef du détroit fut gardée, ce fut avec des milliers d'hommes et de canons. Gibraltar, entre les mains des Anglais, devint inexpugnable.

Cependant des tentatives généreuses furent faites par la France pour enlever une si puissante position à ses ennemis. C'est dans ce but principalement qu'une flotte considérable, la dernière de cette importance que les Français mirent à la mer sous le règne de Louis XIV, sortit de Toulon, le 22 juillet 1704, sous les

ordres du grand-amiral de France, le comte de Toulouse en personne, assisté du vice-amiral d'Estrées, maréchal de Cœuvres. Le comte de Toulouse, parvenu à l'âge d'exercer, désirait sincèrement que sa haute dignité dans la marine ne fût point une sinécure; il avait à un haut degré le sentiment du devoir; il n'avait pas de brillant dans l'esprit, ses conceptions n'étaient ni hardies, ni profondes; mais il ne demandait pas mieux que d'être dirigé par des hommes de capacité reconnue; sage, silencieux, mesuré, il avait le sens droit et juste; il se montrait fort appliqué à la marine de guerre et de commerce; pour courageux, il l'était, et avec sang-froid, ce qui témoigne du vrai courage. Enfin il aurait pu, par son rang, par l'amitié que lui portait son père, rendre à la marine l'éclat dont elle avait brillé sous les deux Colbert, s'il n'avait eu à lutter contre toutes les lâchetés, les trahisons, les infamies du secrétaire d'État Jérôme Pontchartrain. Déjà cet indigne ministre venait de traverser, par des lenteurs calculées, les desseins du grand-amiral et de d'Estrées, lorsqu'il s'était agi d'empêcher la jonction des escadres ennemies. Ce n'était qu'à son corps défendant, et après avoir mesuré, dans son esprit vif et méchant, toutes les probabilités d'insuccès du comte de Toulouse, que Pontchartrain le fils avait enfin fourni à la flotte française les moyens d'entrer en campagne. Les choses ne tournèrent pas d'abord toutefois comme il les désirait.

La flotte de France et celle des alliés se rencontrèrent, le 24 août, au matin, à la hauteur de Velez-Malaga, dans la Méditerranée. La première comptait cinquante vaisseaux, six brûlots, huit galiotes à bombes, et dix-neuf galères. On voyait figurer sur cette flotte, à quelques rares exceptions près, la fleur, la gloire de la marine royale du temps. Au corps de bataille, le comte de Toulouse, ayant son pavillon amiral sur *le Foudroyant*, de 104 canons et de mille hommes d'équipage, était secondé par Victor-Marie d'Estrées, véritable commandant en chef de l'armée navale, et par le capitaine des Francs. Les vaisseaux-matelots du *Foudroyant* étaient *le Terrible*, de 96 canons, et *le Vainqueur*, de 88, montés le premier par le lieutenant général de Relingues, le second par le chevalier d'Armagnac, bailli de Lorraine. Le lieutenant général de Coëtlogon, sur *le Tonnant*, de 92 canons, était vice-amiral de l'escadre, et avait pour matelots le capitaine de

Château-Morand, sur *le Parfait*, de 74 canons, et le capitaine de Digoine du Palais, sur *l'Orgueilleux*, de 86. Le chef d'escadre de Pointis, sur *le Magnanime*, de 74, servait, au corps de bataille, en qualité de contre-amiral.

L'avant-garde était aux ordres du lieutenant général de Vilette-Mursay, monté sur *le Fier*, de 88 canons, qui avait pour premier vaisseau-matelot *l'Intrépide*, de 84, commandé par le chef d'escadre Duquesne. D'Infreville de Saint-Aubin, monté sur *le Saint-Philippe*, de 92, était vice-amiral de l'avant-garde, et Bellisle-Erard, nommé au chef d'escadre, monté sur *le Magnifique*, de 90, en était contre-amiral. A l'arrière-garde, le lieutenant général de Langeron commandait, ayant son pavillon sur le nouveau *Soleil-Royal*, de 102 canons. *Le Sceptre*, de 88 canons, et *l'Invincible*, de 70, capitaine d'Hailly jeune et du Rouvroy, étaient les vaisseaux-matelots du *Soleil-Royal*. Les chefs d'escadre de Sébeville, sur *l'Admirable*, de 92 canons, et de La Harteloire, sur *le Triomphant*, de même force, remplissaient les fonctions de vice-amiral et de contre-amiral de l'arrière-garde. Le vaisseau de La Harteloire avait pour matelots *le Toulouse*, de 62 canons, et *le Saint-Esprit*, de 74, qui étaient commandés par deux capitaines du grand nom de Duquesne, Duquesne-Guiton et Duquesne-Mosnier. Parmi les autres officiers distingués de l'armée navale, on comptait les de La Roche-Allard, les de La Roche-Courbon-Blenac, les Desnos de Champmeslin, les de Montbaut, les des Herbiers, les de Sainte-Maure, les Colbert de Saint-Marc, les Sallabery de Benneville, les de Mons, les de Grancey, les de Bagneux, les de Villars, les de La Roque-Persin, et beaucoup d'autres dont l'énumération serait trop longue.

Cinquante-cinq vaisseaux, nombre de frégates, depuis 6 jusqu'à 10 et même à 30 canons; des brûlots, plusieurs galiotes à bombes, et quelques autres bâtiments légers composaient la flotte des alliés, que commandait l'amiral George Rooke, assisté des officiers généraux Cloudesly Showel, George Byng, Thomas Dilkes et Jean Leake, pour les Anglais; Kallemburg, Wassenaer, celui-là même que Duguay-Trouin avait fait prisonnier dans la guerre précédente, et Vanderdussen, pour les Hollandais.

Les flottes combinées d'Angleterre et de Hollande venaient vent arrière sur celle de France. Le comte de Toulouse et le vice-

amiral Victor d'Estrées, loin de refuser le combat, cherchèrent d'abord à gagner l'avantage du vent, et ensuite, de concert avec Vilette-Murçai, firent leurs efforts pour couper et mettre entre deux feux l'avant-garde ennemie. Showel, qui la commandait, prévit ce dessein en même temps que l'amiral Rooke qui s'était réservé le corps de bataille des alliés, et tous deux manœuvrèrent de manière à y parer. Il était dix heures du matin. Le signal de la bataille fut donné de part et d'autre. Aussitôt les deux lignes furent cachées dans toute leur étendue par d'épais nuages de fumée au milieu desquels les éclairs et les boulets s'ouvraient seuls un flamboyant passage. Les deux corps de bataille et en même temps les deux vaisseaux-amiraux de France et d'Angleterre, *le Foudroyant* et *le Royal-Catherine*, furent aux prises de la plus terrible manière. Il s'agissait pour George Rooke d'avoir l'honneur de vaincre, de forcer d'amener pavillon peut-être le premier grand-amiral de France qui, de longtemps, se fût vu sur les vaisseaux; il s'agissait pour d'Estrées de défendre, outre l'honneur du pavillon français, un fils de Louis XIV qui avait été confié à ses talents, à sa prudence, en même temps qu'à son courage : double et grande difficulté toujours pour ceux à qui l'on donne de pareilles commissions, d'assurer à la fois la gloire et la vie d'un prince. Le comte de Toulouse fit bravement son devoir; il le fit avec un beau sang-froid. Son secrétaire, du Trousset de Valincourt, un homme de lettres qui devait succéder à Racine à l'Académie française et qui devait aussi appartenir à l'Académie des sciences, est blessé près de lui à la jambe, d'un coup de mitraille; plusieurs de ses pages tombent à ses côtés, lui-même il est légèrement blessé; l'intendant de l'armée, Phélippeaux d'Herbault, roule mort à ses pieds. On va le jeter à la mer; mais le comte de Toulouse remet tranquillement la chose jusqu'après la bataille, de peur qu'on ne jette en même temps les papiers précieux, et pour qu'on ait le loisir de visiter les vêtements de cet administrateur. Certes, c'était là d'un général et d'un homme qui aurait pu devenir quelque autre chose que prince, s'il n'eût continuellement rencontré sur sa route un Jérôme Pontchartrain. Cependant l'amiral d'Angleterre ne put soutenir le feu de l'amiral de France, et, par deux fois, *le Royal-Catherine* est obligé de mettre des vaisseaux entre lui et *le Foudroyant*. Si l'on n'avait eu

à regretter le bailli de Lorraine sur *le Vainqueur*. L'amiral d'Angleterre n'eût pas été plus heureux contre ce dernier vaisseau qu'il attaqua d'abord par lui-même, puis qu'il fit attaquer par un de ses matelots. *Le Vainqueur*, dont le capitaine de Grandpré avait le commandement sous le bailli de Lorraine, reçut *le Royal-Catherine* et *l'Aigle*, qui était aux ordres du lord Hamilton, de telle manière, qu'après avoir déjà été rudement malmenés par *le Foudroyant*, ils ne furent plus tentés de revenir à la charge contre aucun vaisseau français. Le comte de Toulouse devait avoir, dans cette sanglante bataille, deux pertes à déplorer autour de lui, sans compter celles qui furent faites à son avant-garde et à son arrière-garde. On a vu le bailli de Lorraine périr sur *le Vainqueur*. De Relingues, l'expérimenté autant que vaillant de Relingues, est expirant sur *le Terrible*. Mais qu'il est généreux, devoué, sublime encore, ce noble marin, quand, sur son lit de douleur et bientôt de mort, il s'oublie lui-même, et ne se préoccupe que d'assurer, par ses avis, à chaque instant envoyés, la victoire aux Français, et l'honneur de la journée au jeune comte de Toulouse, qu'il aimait, et dont il avait bien voulu être le premier écuyer ! On croirait qu'il interdit à la mort de s'emparer de lui, avant qu'il ait vu une dernière fois l'ennemi fuir devant ses regards près de s'éteindre, avant qu'il ait dit à ses frères d'armes, qui ne l'écoutèrent pas assez, tout ce que l'on pourrait tirer de cette longue bataille. A peu de distance du bord sur lequel de Relingues est étendu, le capitaine Desnots de Champmeslin, avec *le Sérieux*, vient de tenter l'abordage du *Monk*, capitaine Mills; il s'y reprend à trois fois, il va réussir, le vaisseau ennemi est presque enlevé : tout à coup le feu se déclare sur le *Monk* en trois endroits. Champmeslin se retire ; mais, comme témoignage de la victoire qui allait lui être acquise, il envoie au comte de Toulouse une flamme aux couleurs de l'escadre d'Angleterre, qu'il a détachée du vaisseau tout à l'heure abordé.

Ce qui se passait à l'avant-garde n'était pas moins glorieux, ni moins triste ensemble qu'au corps de bataille. On y était engagé, depuis le commencement de l'action, avec l'avant-garde des ennemis, que commandait Showel. Mais, chose inaccoutumée, ce n'était point le chef de la division française, c'était un des matelots de celui-ci que le chef de la division anglaise avait choisi

pour champion direct. Non assurément que le brave Vilette-Murçai ne fût digne de Showel, mais enfin Showel, une des gloires de la marine d'Angleterre, avait donné la préférence à Ducasse laissant à son principal matelot le soin d'occuper Vilette. Ici le combat fut d'une fierté que nulle part ailleurs on ne surpassa. Une grande blessure, plusieurs moindres, viennent d'atteindre Ducasse ; mais, tout couvert de sang, tout noir de poudre et de fumée, il n'a pas cessé un instant de donner des ordres et de mettre lui-même la main à l'œuvre. Showel a beau faire, ce n'est point à lui, c'est à Ducasse que restera l'honneur de ce duel qui s'isole au milieu de l'engagement général : *l'Intrépide* a forcé à la retraite *le Barfleur*, vaisseau de Showel, *le Barfleur*, nom que les Anglais donnaient à la bataille de La Hougue, et qui rappelait insolemment le désastre dont elle avait été suivie. Vilette-Murçai, pendant ce temps, s'était fait promptement raison du champion du second ordre qu'on lui avait opposé. Trois autres vaisseaux ont succédé au premier matelot de Showel, et tous les trois ont eu un sort pareil. C'est alors que *le Kent*, commandé par le contre-amiral Thomas Dilkes, arriva pour soutenir l'honneur du pavillon anglais quatre fois de suite maltraité par le même vaisseau français. Vilette-Murçai se flattait de renvoyer *le Kent* comme ceux qui l'avaient précédé, lorsqu'une bombe tomba sur la dunette du *Fier*, que montait le lieutenant général français, pénétra jusqu'à la troisième batterie, fit sauter l'arrière et mit le feu dans toute la poupe de ce vaisseau. Pour comble d'infortune, il y avait cinq mille cartouches de fusils dans la galerie du *Fier*, les armes de rechange étaient dans les chambres, et le feu gagna tout cela avec la rapidité de l'éclair. Les armes partirent soudain d'elles-mêmes, et portèrent sur le gaillard, derrière l'endroit où Vilette-Murçai se trouvait avec son état-major. Deux de ses officiers furent tués ; lui-même il fut renversé, et tout entouré d'éclats qui lui firent nombre de contusions. A peu près au même moment, plusieurs autres vaisseaux de l'avant-garde française furent aussi endommagés par les bombes que les ennemis faisaient pleuvoir sur elle comme sur une ville assiégée, au moyen d'un calme qui facilitait l'usage de leurs galiotes. Le fils et le neveu de Château-Renault tombèrent alors mortellement atteints. Il en fut de même de Bellisle-Érard dont le vaisseau fit retraite sans

pouvoir revenir à la charge. Quelques autres vaisseaux qui s'étaient un peu retirés, comme avait fait *le Fier*, pour éteindre le feu qui menaçait de les détruire, rentrèrent dans la ligne, *le Fier* au milieu d'eux. Tant d'ardeur et de persévérance finirent par triompher de l'avant-garde des alliés, qui battit en retraite.

L'arrière-garde française avait affaire aux Hollandais. Langeron, avec le nouveau *Soleil-Royal* qu'il montait, força Kallemburg à passer de son vaisseau amiral *l'Albemarle* sur un autre bord; *l'Albemarle* avait été mis en état si pitoyable, que peu après il sauta ou coula. Neuf à dix hommes, y compris l'amiral, des sept à huit cents qui le montaient, échappèrent seuls à son désastre. *Le Nimègue*, autre vaisseau des Provinces-Unies, perdit son capitaine. Les Anglais, de leur côté, comptaient plusieurs morts de distinction, entre autres trois de leurs capitaines. De l'aveu de Showel, il n'y avait pas eu un seul vaisseau des alliés qui ne se fût vu contraint de changer au moins un de ses mâts, et beaucoup avaient été obligés de les remplacer tous; de sorte, ajoute le rapport du même amiral, qu'il ne resta pas dans la flotte anglo-batave trois mâts d'avant de réserve. Le déclin du jour sépara les combattants. Il y avait dix heures qu'ils étaient aux prises avec un inexprimable acharnement; et encore le feu ne finit-il pas tout à la fois : celui de l'avant-garde s'était terminé dès cinq heures, par la retraite de Showel; le corps de bataille ferma son drame partiel deux heures après; mais le crépuscule avait déjà fait place à la nuit, que l'arrière-garde n'avait pas complètement cessé de sillonner et de troubler l'air de ses éclairs et tonnerres.

L'amiral de France assembla alors ses officiers généraux à son bord, pour délibérer sur le parti qu'on devait prendre. De Relingues employait son reste de vie à presser par des messages, à défaut de sa personne, le comte de Toulouse de recommencer le combat au point du jour. Il avait comme une prévision de l'état dans lequel la flotte anglo-batave se trouvait. En effet, les vaisseaux de cette flotte étaient partis de Gibraltar n'ayant de boulets que pour vingt-cinq décharges; et la plupart les avaient déjà faites (2). Si la bataille eût recommencé, il n'y avait pour eux que deux partis possibles : se rendre ou se brûler. L'amiral Rooke avait même déjà donné ordre à vingt-cinq de ses capitaines

d'abandonner leurs vaisseaux, après y avoir mis le feu. Le conseil, réuni sur le vaisseau-amiral de France, ne sut pas les pousser à cette extrémité ; il manqua complétement de résolution, ce qui arrive trop souvent lorsqu'on ne sait pas agir, en certaines circonstances, de première vue, d'inspiration. La flotte française se retira à Toulon, n'emportant d'une si longue et meurtrière action qu'une victoire contestée par l'ennemi, et en tout cas sans résultat. Heureux ceux qui périrent, comme le vaillant de Relingues, dans la journée de Velez-Malaga! Leur dernier regard fut éclairé du dernier rayon de gloire que jeta, sous Louis XIV, et pour bien longtemps après lui, comme grande flotte, la marine royale de France.

Pointis cependant, avec une escadre de dix vaisseaux et de neuf frégates, avait été détaché, après la bataille de Velez-Malaga, pour aller aider par mer au siége de Gibraltar, que dirigeait Petit-Renau, alors revêtu du titre de lieutenant général des armées du roi d'Espagne. L'amiral Rooke, de son côté, en se retirant, avait laissé au contre-amiral Leake le soin de veiller à la conservation de la place conquise par les alliés, avec une escadre de vingt-trois vaisseaux de ligne, tant anglais que hollandais et portugais. Petit-Renau, ou, comme l'on disait depuis quelque temps, le chevalier Renau se désespérait de la lenteur, de l'incurie des Espagnols, qui rendaient inutile toute son habileté. On n'était encore qu'à trois cents mètres de la contrescarpe au bout de trois mois de tranchée ouverte. Néanmoins on se flattait toujours de réduire Gibraltar, et Philippe V voulait à tout prix reprendre ce rocher, sans lequel il n'y a point de grandes destinées pour l'Espagne. On avait fait venir de Cadix une multitude de chaloupes pour donner l'assaut du côté du nouveau môle, par où les alliés s'étaient naguère introduits. Enfin on calculait que, du 15 au 20 novembre 1704, Gibraltar capitulerait. Malheureusement, soit négligence, soit nécessité absolue, Pointis, après avoir débarqué un secours de trois mille hommes pour les assiégeants, s'était rendu à Cadix, au commencement du mois, pour y faire des vivres, et n'avait laissé que cinq de ses frégates dans la baie de Gibraltar. Leake, en ayant eu avis, sortit en toute hâte du Tage avec son escadre, cingla vers la place assiégée, qu'il ravitailla; de plus, il prit une des frégates françaises, et

força les quatre autres à se brûler. Il ne rentra dans le Tage que pour en sortir une seconde fois, avec un nouveau secours. Chose difficile à s'expliquer : pendant que l'escadre ennemie allait et venait tout à son aise de Lisbonne dans le détroit, celle de Pointis, qui n'avait qu'un trajet infiniment plus court à faire et du même côté, accusait les vents contraires de l'empêcher de sortir de Cadix ; ou bien, quand elle marquait une velléité de rentrer dans le détroit, c'était pour revenir tout aussitôt en arrière. Cela dura jusqu'au mois de mars 1705, où Pointis se trouva enfin devant Gibraltar. Le contre-amiral anglais ne tarda pas à l'y suivre avec vingt-trois vaisseaux. Il se présenta, le 17 du même mois, à l'entrée de la baie, où Pointis était avec cinq de ses vaisseaux seulement, les autres ayant chassé sur leurs ancres et ayant été forcés de gagner le large. Leake, qui venait d'entrevoir les cinq vaisseaux français ainsi abandonnés, s'en approcha jusqu'à une certaine distance, favorisé d'un brouillard si épais, que son escadre n'avait pu être découverte par les tours de signaux, depuis Cadix jusqu'au détroit. A son aspect inattendu, Pointis, qui était mouillé près du cap Cornero, coupa aussitôt ses câbles, appareilla et parvint à doubler *la pointe d'Europe*. Mais, comme ses cinq vaisseaux n'étaient pas en bon état de la carène, ils furent bientôt joints par ceux des ennemis qui étaient fraîchement réparés. Un premier vaisseau français, dont l'équipage était fort affaibli par les maladies, fut tout d'abord pris sans beaucoup de résistance. Les quatre autres se battirent avec fureur. Les capitaines de Mons et Patoulet repoussèrent à trois reprises l'ennemi à l'abordage, et ne se rendirent qu'à la quatrième fois. Pointis et le capitaine de Lauthier, l'un monté sur *le Magnanime*, l'autre sur *le Lis*, vinrent à bout de se faire jour à travers les vaisseaux ennemis, après en avoir coulé deux à fond et démâté plusieurs. Ils allèrent, l'un et l'autre, échouer et brûler *le Magnanime* et *le Lis* près de Marbella, à l'ouest de Malaga.

C'est réellement à dater de ce malheureux événement, ou, pour mieux dire encore, de la bataille de Velez-Malaga, que Louis XIV ne mit plus de grandes flottes à la mer. Il n'eut dès lors que de petites escadres, uniquement occupées à croiser pour ruiner le commerce des alliés ; et encore ces escadres, en tant que marine royale, disparurent bientôt elles-mêmes. Jérôme Pont-

chartrain dépensa toute son activité à les anéantir. Non-seulement il ne renouvela plus, il ne répara plus les vaisseaux de l'État, mais il en fit dépecer et vendre un certain nombre pièce à pièce. Les officiers de la marine en furent réduits plus d'une fois à solliciter leurs appointements comme une aumône, et on les vit condamnés à servir pour le compte des armateurs; les troupes et les équipages des vaisseaux du roi en firent autant, pour ne pas mourir de faim. On peut croire, sans être taxé de calomnie, que Jérôme Pontchartrain était payé par l'Angleterre pour réduire de la sorte à néant, en quelques jours, la marine royale de France, si péniblement, mais si grandement restaurée par les deux Colbert. L'histoire générale a constaté qu'à cette époque le secret d'État, qui avait fait longtemps une des forces du gouvernement de Louis XIV, était continuellement vendu à l'étranger, et que les alliés avaient une part occulte dans les conseils du prince.

Jérôme Pontchartrain, plus qu'aucun autre, devait être, à prix d'argent, l'homme de l'ennemi. C'était un être qui n'avait d'adresse et d'esprit que pour les noirceurs, aimant le mal précisément pour le mal, barbare jusqu'avec sa mère, jaloux même de son père qui s'en plaignait avec amertume, un monstre, en un mot. Il était le fléau de la marine, que pourtant il était chargé d'administrer. Comme il y a toujours des quarts d'heure de remords pour les coupables les plus enracinés, et que ces quarts d'heure lui venaient chaque fois qu'apparaissait devant lui, comme un vivant reproche, quelque noble débris de la marine des deux Colbert, la vue d'un vieux marin lui faisait mal. L'appétit de l'argent était seul cause qu'il avait recherché pour sa famille l'alliance honorable du riche Ducasse. On pourrait supposer que la position particulière de l'amiral de France, fils légitimé et chéri du roi, aurait dû au moins l'arrêter dans ses mauvais desseins, ne fût-ce que par politique. Loin de là, il n'était rien qu'il n'employât pour annihiler le comte de Toulouse; et parmi tous ceux que son esprit traître, tortueux et fatal poursuivit, comme fait le reptile, en se traînant à terre, il n'en est point qui ait eu plus à se plaindre de lui. La bonne volonté de ce jeune homme pour la marine jetait le ministre dans des espèces de paroxismes bilieuses et fébriles, et à chaque fois que l'amiral de France passait un jour à combiner un projet favorable à celle-ci, le secrétaire d'État passait

une nuit d'insomnie à combiner des plans pour contrarier, pour réduire à rien ce projet. Voilà l'homme qui, par droit d'héritage, avait en ses mains la conduite des affaires maritimes du royaume de France, dans la dernière période du règne de Louis XIV (3). Pendant ce temps-là, un joueur de billard, qui avait dû sa haute fortune à la rare dextérité avec laquelle il faisait courir des boules d'ivoire l'une après l'autre sur un tapis, conduisait les affaires de la guerre, et de plus avait la direction suprême des finances. Et le monarque qui s'entourait de tels hommes, c'était le même qui avait choisi les Colbert, les Seignelai, les de Lionne, les Louvois, et d'autres encore dont le génie illustra sa politique. Tant est vrai, à bien peu d'exceptions près, ce mot trivial à force d'être redit, que l'homme a presque toujours deux enfances, et que la plus dangereuse, en fait de gens appelés à la suprême direction d'un pays, n'est pas toujours la première, car les lois qui ont prévu l'une pour la gouverner ont toujours trop respecté l'autre pour modérer son libre arbitre. De quelle magnifique auréole Louis XIV n'eût-il pas couronné son règne, s'il se fût souvenu de Charles-Quint pour l'imiter, et s'il eût abdiqué à la paix de Riswick, au moment où la fortune inconstante commençait à lui témoigner qu'elle se lassait de le seconder!

Plusieurs officiers éminents de la marine, ressentant pour leur vieux roi, pour le pays, aussi bien que pour eux-mêmes, la honte et le danger du nouveau système de guerre maritime que Pontchartrain suggérait à Louis XIV, rédigèrent, pour le combattre, des mémoires dont le ministre ne put si bien faire disparaître toutes traces, que l'on n'en retrouve encore quelques-unes dans les *Archives de la marine*. « Rien n'est plus désavantageux, si peu utile, si peu honorable, ni même, si j'ose le dire, si contraire à la réputation des armes du roi, avait écrit dès auparavant le capitaine de vaisseau de La Rongère, que de laisser faire la guerre aux ennemis par des particuliers en course; il est nécessaire pour la gloire du roi d'avoir de fortes escadres en mer. Le roi ayant de fortes escadres en mer, les particuliers pourront faire la course sous la protection de celles-ci; les ennemis n'oseront s'écarter; s'ils s'écartent ils courront les risques de la guerre et pourront être pris; s'ils ne s'écartent pas, ils laisseront libre le reste de la mer qu'ils n'occuperont pas. S'ils se divisent

pour chercher une forte escadre du roi, il faut qu'ils y viennent supérieurs. Cette diversion peut troubler leurs projets, les partager et les empêcher de se répandre sur les côtes. Si nos escadres sont faibles, ils bloqueront tous les jours nos ports, et elles deviendront inutiles par la supériorité de celles des ennemis; notre marine, honteuse par sa faiblesse, sera en outre diminuée par nos pertes. La course est bonne et utile; mais il faut la laisser faire aux particuliers. Le roi ne doit envoyer ses vaisseaux à la mer que pour la gloire et pour protéger ses sujets qui risquent leurs biens et leur vie, et qui seront tous pris, les uns après les autres, si l'on ne tient les ennemis en respect (4). »

Pontchartrain empêcha que les observations des officiers de mérite n'arrivassent jusqu'au roi, et les choses allèrent à l'abandon. A la dislocation de la marine royale, se joignaient alors les grands désastres sur terre. C'était le temps de la bataille d'Hochstet, gagnée par le prince Eugène et par Marlborough, sur les armées de France et de Bavière, commandées par les maréchaux de Tallard et de Marsin. Bientôt ce fut le temps de la bataille plus funeste encore de Ramillies, dont la perte, par le maréchal de Villeroi, entraîna celle de plus de vingt places importantes dans les Pays-Bas. Puis on vit, en Italie, les lignes des Français forcées par le prince Eugène, devant Turin, et, en conséquence de ce seul événement, la perte par la France et par l'Espagne du Modénais, du Mantouan, du Milanais, du Piémont, et enfin du royaume de Naples. La France qui, si l'on en excepte les guerres civiles de la Fronde, n'avait jamais combattu, depuis le ministère du cardinal de Richelieu, qu'en dehors de ses frontières, toujours reculées à chaque bataille, fut terrifiée par l'imminence d'un prochain envahissement. Déjà même il avait été question à la cour de Versailles de se retirer derrière la Loire; et sans Vauban, qui prouva qu'on devait à tout prix garder Paris, qu'on pouvait s'y défendre, et, au besoin, le fortifier, l'irréparable retraite, conseillée par les intrigants de toute sorte dont était composée, en général, cette cour en décadence, aurait été consommée.

Peu après avoir rendu ce dernier service au pays, Vauban, dont le mérite transcendant offusquait à tel point les médiocrités, les incapacités d'alors, qu'elles avaient trouvé moyen de l'éloi-

gner de toute espèce de commandement depuis qu'il était maréchal de France, mourut, le 13 mars 1707, au moment même où il occupait ses derniers loisirs à rédiger un Mémoire sur la navigation générale du pays. Le 19 mai suivant, le vieux maréchal Jean d'Estrées finit aussi sa carrière ; il remplissait alors les fonctions de gouverneur du comté nantais, et commandait, sous le comte de Toulouse, dans tout le reste de la province de Bretagne ; on avait créé pour lui une vice-royauté titulaire d'Amérique. Son fils lui succéda dans toutes ses charges et dignités. Enfin, dans le cours de la même année, Pointis mourut aussi. On lui contesta beaucoup la grande renommée que la prise de Carthagène lui avait faite ; on en reporta, comme c'était juste, une large part sur Ducasse ; on dit qu'il avait montré à la fois de la négligence, de l'inhabileté même et de la présomption, à côté de beaucoup de valeur, particulièrement sous Gibraltar.

Depuis la bataille de Malaga, la malheureuse affaire de Pointis auprès de Gibraltar n'était pas le seul événement maritime qui eût eu lieu. Les officiers français se signalaient, autant que les faibles ressources que le ministre laissait à leur disposition le permettaient. Le capitaine de Saint-Pol était sorti de Dunkerque avec trois vaisseaux seulement, alors que l'Océan était couvert des pavillons des alliés ; il avait rencontré, pris ou mis en fuite, le 19 mai 1704, une flotte marchande de seize voiles, ainsi que les deux vaisseaux de guerre hollandais qui la convoyaient, et avait amené ses captures à Dunkerque. Saint-Pol s'était aussitôt remis à la mer, avec quatre vaisseaux ; cinq bâtiments d'armateurs, désireux de prendre part à ses prouesses, l'avaient accompagné. Tous ensemble, ils étaient allés attaquer, le 31 octobre de la même année 1704, une flotte marchande anglaise de douze navires, ainsi qu'une escorte de trois vaisseaux de guerre qui la ramenaient de la Baltique. Les douze bâtiments marchands avaient été pris par les armateurs, et leur escorte avait été enlevée à l'abordage par les vaisseaux de guerre français. Les capitaines d'Illiers, de Roquefeuil, Hennequin et Descoyeux, qui eut un bras emporté, s'étaient fort distingués dans cette action dont la victorieuse issue ne compensa pourtant point, pour les Français, la perte du brave chevalier de Saint-Pol, tué, sur *le Salisbury*,

prise anglaise de 52 canons, qu'il montait, dès la première décharge de mousqueterie.

Forbin, à qui l'on avait ensuite confié le commandement d'une escadre, mais sans le revêtir encore du titre d'officier général qu'il ambitionnait à bon droit, n'avait pas été sans rappeler aux Dunkerquois le compagnon des premiers exploits de leur Jean Bart. En arrivant à Dunkerque, il avait trouvé l'arsenal dans un désordre inimaginable et dépourvu absolument de tout ce qui est nécessaire au plus petit armement. Çà et là quelques voiles en lambeaux, des sabres manquant de fourreaux, ne coupant pas et point de poudre; avec cela un intendant, un contrôleur, un garde-magasin qui ne s'entendaient entre eux que pour contrarier l'expédition : voilà avec quels éléments Forbin avait dû néanmoins former, dans le cours de l'année 1706, une escadre de huit bâtiments de guerre, tant vaisseaux que frégates. Son activité, son impatience de se signaler, avaient trouvé moyen de suppléer à tout, et l'escadre était enfin partie de Dunkerque. Les officiers qui la commandaient, sous les ordres supérieurs de Forbin, étaient le capitaine de frégate de Brême, faisant fonctions de capitaine de pavillon sur *le Mars*, de 54 canons; les capitaines de vaisseau de Roquefeuil, de Vezins, de Tourouvre, de Lanquetot, d'Ihers, Hennequin, sur *le Protée*, de 48 canons, *le Salisbury*, de 52, *le Blakwal*, de 54, *le Jersey*, de 46, *la Dryade*, de 44, *le Sorlingue*, de 32, et le lieutenant François-Cornil Bart, fils de Jean Bart, *l'Héroïne*, de 20 canons. A peine sortie du port, au mois de juin de cette année, l'escadre de Dunkerque avait rencontré, à la hauteur d'Ostende, une flotte marchande d'Angleterre, composée de cinquante bâtiments, et convoyée d'un gros vaisseau de guerre et de deux frégates; Forbin, en un instant, avait mis l'escorte en fuite, et s'était rendu maître de sept bâtiments de commerce. Croisant du côté du Texel, il avait su éviter une escadre de quinze vaisseaux de ligne ennemis; puis, ayant brûlé ou pris dans sa route plusieurs navires marchands, il était allé chasser sur les côtes d'Angleterre et y avait forcé une flotte du commerce, qui déjà cinglait vers la Russie, à rentrer dans le port. Dans sa traversée pour revenir ensuite en France, il se rendit maître de deux vaisseaux hollandais, de 56 canons, et deux cents hommes d'équipage, dans

l'un desquels il trouva deux cent mille livres en argent et des vivres pour un an ; l'autre n'était chargé que de provisions de bouche, d'ancres et de cordages.

Forbin, après être resté à Brest juste le temps nécessaire à la réparation de son escadre, recommença ses croisières. Le 2 octobre 1706, il découvrit, à la hauteur de Hambourg et de l'embouchure de l'Elbe dans la mer d'Allemagne, cent voiles marchandes hollandaises qui venaient de Norwége, sous l'escorte de six vaisseaux armés de 50 à 60 pièces de canon chacun. Aussitôt Forbin disposa tout pour l'attaque. Après avoir donné ordre à François Bart et à Hennequin d'aborder le vaisseau de l'arrière-garde ennemie, avec les deux frégates, l'une de 20, l'autre de 32 canons, qu'ils commandaient ; laissé à quatre de ses autres bâtiments le soin d'aborder chacun le leur, et s'être réservé pour lui-même le commandant de l'escorte, Forbin arriva sur celui-ci, l'accrocha malgré une grêle de mousqueterie et un feu continu de canon, et criant aux siens : « Allons, enfants, courage ! A bord ! à bord ! » il courut lui-même à l'avant pour donner l'exemple. Un jeune garde-marine, nommé d'Escalis, qui depuis un moment attendait le signal avec impatience, sauta le premier sur le bord ennemi, l'épée à la main, et fut bientôt suivi d'un grand nombre d'officiers, de gardes-marine et de soldats. Il se fit alors un carnage horrible de part et d'autre ; Forbin y perdit beaucoup de monde, entre autres son capitaine de pavillon d'O'Brien de Brême. Toutefois la tuerie ne dura qu'un instant. Bientôt Forbin entendit le jeune d'Escalis qui, l'appelant par son nom, lui criait de l'arrière du vaisseau hollandais : « Nous sommes les maîtres ! j'ai tué le capitaine ! » Forbin avait déjà commencé à faire passer les Hollandais sur son bord, quand le feu se déclara à sa prise, à laquelle il était toujours accroché. Le vent soufflait avec une telle impétuosité, que celle-ci fut embrasée en un clin d'œil. Forbin ne se dégagea qu'avec beaucoup de peine de ce terrible incendie, qui menaçait de le faire sauter lui-même. La mer était fort agitée, et l'eau entrait avec violence par six des sabords ouverts du vaisseau français. Pour l'empêcher de couler à fond, Forbin se disposait à le faire pencher, en le chargeant du côté qui n'était point endommagé, lorsqu'un vaisseau ennemi s'approcha pour l'attaquer, et interrompit cette ma-

nœuvre. Se trouvant désormais dans la nécessité ou de vaincre ou d'être submergé, Forbin eut bientôt pris son parti. « Enfants, dit-il aux hommes qui lui restaient de son équipage, bon courage! abordons, nous sommes encore assez forts; ne craignez rien, et ce vaisseau est à nous. » Ce peu de mots releva le courage de l'équipage, et Forbin mit incontinent son bâtiment en travers, présentant au vent le côté malade. Dès qu'il fut à portée, les ennemis tirèrent sur lui toute leur artillerie, mais sans le moindre succès. Forbin leur répondit par toute sa bordée de canons et de mousqueterie, et cela fut fait si à propos, que le vaisseau hollandais, criblé et dans le plus affreux désordre, abattit pavillon, et se rendit dès que les Français l'eurent abordé; mais il coula bas presque aussitôt et sans qu'on ait eu le temps d'en sauver un seul homme. Après quoi Forbin travailla à se rétablir, et donna le signal de ralliement. De leur côté, les frégates de François Bart et de Hennequin avaient enlevé le vaisseau hollandais de 50 canons, dont l'abordage leur avait été confié. Mais, grâce aux embarras dont Forbin s'était vu assiéger après sa double victoire, les trois autres bâtiments d'escorte et la flotte marchande avaient pu s'enfuir. Après cette glorieuse campagne, Forbin revint en France solliciter des récompenses pour ceux qui l'avaient secondé, et le grade de chef d'escadre pour lui-même.

Il ne l'eut qu'en 1707, après une nouvelle expédition dans la mer du Nord, et un combat, plus sanglant encore que les précédents, livré, le 12 mai de cette dernière année, contre un grand convoi d'Angleterre qui sortait des Dunes sous l'escorte de quatre vaisseaux, dont trois de 70 canons chacun et l'autre de 40 canons. Il avait dans cette occasion sous ses ordres une escadre de neuf bâtiments qualifiés vaisseaux, depuis 44 jusqu'à 60 canons, commandés par les officiers de Vilblain, son capitaine de pavillon, de Roquefeuil, de Vezins, de Tourouvre, d'Illiers, Hennequin, de Nangis, François-Cornil Bart, Cambruch, et de quatre corvettes ou barques longues, de 8 canons chacune, commandées par les officiers Soulaigre, de Tivas-Gourville, Vandermers et Perrier. Forbin ordonna à de Roquefeuil et de Nangis, avec *le Griffon* et *la Dauphine*, d'attaquer les bâtiments de l'arrière-garde, à Hennequin et de Vezins, avec *le Fidèle* et *le Salisbury*, de fondre sur les deux vaisseaux d'avant-garde, se réserva

avec *le Mars*, en compagnie du comte d'Illiers, commandant *le Protée*, l'attaque du vaisseau commodore des ennemis; tandis que Tourouvre, avec *le Blakwal*, et François-Cornil Bart, avec *le Jersey*, porteraient secours aux bâtiments français endommagés, et que les corvettes, avec plusieurs corsaires qui suivaient l'escadre, tomberaient sur les navires marchands.

Roquefeuil, dont le second nommé Feydeau fut tué, et Nangis, essuyèrent la première bordée du vaisseau de l'arrière-garde ennemie; mais ils firent après sur celui-ci un feu si bien nourri, qu'ils le désemparèrent en partie d'abord, puis l'abordèrent et définitivement s'en rendirent maître. Forbin, de son côté, chauffait vivement le commodore anglais; à la faveur de la mousqueterie et des canons du *Mars* et du *Protée*, il l'aborda, et aussitôt il fit sauter une partie de son monde sur le bord adverse. L'intrépidité des assaillants était sur le point de terminer le combat, quand un boulet de canon coupa les grappins du *Mars* et rompit l'abordage. Les Anglais, à l'instant, se jetèrent avec fureur sur les Français qui étaient restés à leur bord et qui furent égorgés en se défendant comme des lions; le brave d'Escalis fut au nombre des victimes. Cependant Forbin, désespéré de voir cet affreux sacrifice se consommer, avait pris sur-le-champ le parti de revirer de bord pour regagner le vent et aborder de nouveau le commodore. Au moment où il était en train de faire cette manœuvre, le grand mât du vaisseau ennemi tomba, et le commandant anglais, apercevant les bâtiments de Tourouvre et d'Hennequin qui venaient sur lui, amena son pavillon. Par malheur, on ne trouva plus que deux Français qui eussent survécu à la boucherie qui avait eu lieu sur ce bord. Un autre bâtiment de la même nation alla s'échouer sur la côte voisine, après s'être battu avec plus de succès; le capitaine français de Vezins était même tombé mort sous le feu de l'artillerie de ce vaisseau. Forbin amena, le lendemain du combat, vingt-deux prises dans le port de Dunkerque. Un de ses officiers, du nom de Sainte-Honorine, avait eu les deux jambes et les deux bras emportés; Forbin déposa, comme une consolation dernière, sur ce tronc sanglant, qui palpitait encore pour l'honneur et la gloire, mais qui s'éteignit entièrement peu après, une croix de Saint-Louis et le brevet de capitaine. Quelques heures après, ce géné-

reux et vaillant débris humain fermait pour toujours les yeux; mais ses lèvres pâles et entr'ouvertes semblaient murmurer ces mots : « Je meurs content, puisqu'on ne m'a point oublié. »

Quant à Forbin, aussi jaloux d'honneurs qu'il s'était toujours montré dédaigneux d'argent, il n'eut pas été plutôt nommé chef d'escadre, qu'il courut au delà du cercle polaire, jusque dans la mer Blanche, pour se mériter le grade de lieutenant général des armées navales. Malgré les tempêtes fréquentes qui troublent la navigation dans cette mer, Forbin y chercha et y battit, en maintes rencontres, les flottes marchandes d'Angleterre et de Hollande, avec leurs escortes; il y fit plusieurs riches captures, et, après avoir déjoué, par des ruses ingénieuses, les plans des ennemis qui brûlaient du désir de se venger de lui, il revint en France en passant par le nord de l'Écosse et de l'Irlande. Cette campagne est une de celles qui lui firent le plus d'honneur, autant par sa bonne exécution que par sa rare audace.

On voit que si la marine royale avait vu diminuer son matériel, les habiles et braves capitaines étaient loin encore de lui faire défaut. Ce qui manquait, c'était sans doute de l'argent, mais avant tout c'était un ministre. Les armateurs particuliers, qui pouvaient se passer de Pontchartrain, redoublaient d'ardeur, et causaient à l'ennemi des dommages plus considérables que jamais. Après Duguay-Trouin, que son grade de capitaine en second de la marine royale n'avait pas empêché d'armer en course pour son propre compte, et qui, depuis peu encore, avait attaqué, battu, poursuivi, jusque sous les forts de Portugal, la flotte du Brésil, escortée de six vaisseaux de guerre de 50 à 76 canons, puis avait enlevé treize bâtiments anglais, y compris une frégate de 34 canons; après Duguay-Trouin, les capitaines en course les plus renommés alors étaient deux Nantais, Vié et Cassard. Vié, né vers l'année 1672, avait commencé à naviguer en 1688, en qualité de volontaire, sur des navires corsaires; puis on l'avait connu pilote sur le vaisseau du roi *le Brave*, à la bataille de La Hougue. En 1703, il avait commandé successivement plusieurs bâtiments pour le compte d'une compagnie de Saint-Malo. Dans le cours des quatre années suivantes, il prit à lui seul aux alliés plus de cinquante navires richement chargés. Avec un bâtiment de 26 pièces de canon, il fit prisonnier lord

Hamilton, gouverneur des Antilles anglaises, quoique celui-ci fût escorté de deux navires, l'un de 24, l'autre de 18 canons.

Mais celui des deux Nantais qui devait attirer le plus particulièrement l'attention générale et porter le plus loin la terreur et l'éclat de son nom, c'était Jacques Cassard, né aussi en 1672, d'un père qui était capitaine dans la marine marchande. Cassard avait fait son apprentissage de marin à Saint-Malo. Il avait suivi Pointis dans son expédition de Carthagène, et avait su, dans le périlleux service des galiotes à bombes, se faire remarquer de cet officier général. Dès le commencement de la guerre de la succession d'Espagne, Cassard avait repris la course pour le compte de quelques habitants de sa ville natale, et le bruit de ses exploits était parvenu jusqu'à la cour. Louis XIV fut curieux de le voir; il le fit appeler à Versailles, et, après un instant d'entretien, lui annonça qu'il lui donnait une gratification et le nommait lieutenant de frégate. Le grand roi avait donc encore quelques bons moments, quelques inspirations heureuses qui rappelaient ses jours de gloire. Malheureusement Jérôme Pontchartrain se trouvait trop souvent entre lui et les hommes qui méritaient, comme Cassard, d'être distingués, d'être mis sur le chemin des commandements.

Grâce à l'activité, au courage de ses armateurs, la France, quoiqu'elle n'eût point de flotte, ne fit jamais, au rapport des auteurs anglais eux-mêmes, éprouver tant et de si grandes pertes sur mer aux alliés, que dans tout le cours de cette année 1707. Duguay-Trouin, revenant d'une course fort brillante, dans laquelle il avait fait six prises anglaises considérables, était entré à Brest avec une escadre de six vaisseaux armés par des particuliers, dans le même temps que Forbin y entrait lui-même à son retour de la mer Blanche. Comme ils étaient tous deux dans ce port, ils reçurent ordre de faire ensemble une expédition, pour surprendre un grand convoi de troupes et de munitions qui se rendait d'Angleterre en Portugal, et qui avait pour but de rétablir dans la Péninsule les affaires de l'archiduc d'Autriche, mises en péril par la bataille d'Almanza, gagnée sur les ennemis de Louis XIV et de Philippe V.

L'escadre de Forbin était la plus nombreuse; elle comptait huit bâtiments, depuis 44 jusqu'à 60 canons. De Tourouvre, de Roquefeuil, Hennequin, de Nangis, de Vezins, d'Illiers, Fran-

çois-Cornil Bart en étaient, après lui, les principaux officiers. Celle de Duguay-Trouin n'était que de six bâtiments de guerre, depuis 24 jusqu'à 73 canons; et le renommé capitaine qui en avait le commandement supérieur était assisté par les officiers de Beauharnais, de Courserac jeune, de Nesmond, de La Jaille et La Moinerie-Miniac, ayant chacun la charge d'un de ses bâtiments. Forbin, en sa nouvelle qualité d'officier général, étendait son influence sur les deux escadres, qui formaient ensemble quatorze bâtiments de guerre. Sorties de Brest le 9 octobre 1707, elles allèrent se poster à l'entrée de la Manche. Il y avait trois jours qu'elles y étaient, lorsque Forbin, manœuvrant dans la direction de Dunkerque, découvrit le convoi attendu. Il se composait d'environ cent trente voiles, ayant cinq vaisseaux de 56 à 92 canons pour escorte, et portait, comme on le sut depuis, outre une grande quantité de marchandises, d'armes, de munitions, de provisions de toute espèce, mille chevaux achetés pour le compte du roi de Portugal. Duguay-Trouin, qui se trouvait alors à quatre lieues de l'escadre de Forbin, courut aussitôt de son côté, et voyant que cet officier général avait arboré pavillon de chasse, il mit toutes ses voiles au vent, et chassa sur la flotte des alliés. Quoiqu'il fût d'abord en arrière, la légèreté de son escadre lui eut bientôt fait devancer celle de Forbin d'environ une lieue. Les vaisseaux de guerre anglais se postèrent en ligne pour accepter le combat. Avant que, par l'effet d'un malentendu dont ils se renvoyèrent l'un à l'autre le tort, les deux commandants supérieurs français eussent pu concerter leurs moyens, Duguay-Trouin donna ordre au capitaine de frégate Beauharnais, avec *l'Achille*, de 54 canons, d'attaquer *le Chêne-Royal*, de 70; au lieutenant de vaisseau de Courserac, avec *le Jason*, de 54, d'aborder *le Chester;* à La Moinerie-Miniac, avec *le Maure*, de 50, d'aborder *le Rubis;* au chevalier de Nesmond, avec *l'Amazone*, de 40, de se jeter à travers le convoi; tandis que lui-même, avec *le Lis*, de 72 canons, il arriverait sur *le Cumberland*, de 82 canons, que montait Richard Edwards, commandant de l'escorte anglaise. Duguay-Trouin confia au capitaine de brûlot La Jaille, commandant *la Gloire*, de 38 canons, le soin de se tenir à portée pour lui fournir des hommes lorsqu'il serait à l'abordage. En ce moment,

n'eussent été les voiles qui s'enflaient avec fierté et faisaient arriver majestueusement *le Lis* sur *le Cumberland*, on aurait pu croire que la mort, silencieuse et profonde comme le vide, habitait seule le vaisseau de Duguay-Trouin. Au signal du chef, tout l'équipage s'était étendu sur le pont, et ne devait se relever qu'à un instant donné; mais il le devait faire avec autant de soudaineté et de furie, qu'il semblait maintenant montrer de muette résignation. *Le Lis*, en ce moment, c'était la nuée épaisse et sombre qui marche, marche d'autant plus morne et sans écho à travers l'espace, que tout à l'heure elle va éclater plus retentissante et terrible. Il passe auprès du *Chester*, essuie sa bordée, et n'y répond pas; l'Anglais en reste stupéfait, et semble demander où veut en venir cette espèce de grand sépulcre flottant. *Le Lis* est à portée du *Cumberland*, dont il essuie aussi une première bordée... Même silence! le silence du néant! Et l'on a pu croire que *le Cumberland* avait réussi à rejeter loin de lui ce sépulcre en effet qui venait pour l'engloutir: car *le Lis* a feint de plier. *Le Cumberland* s'en encourage, et arrive à son tour afin de tenir toujours le vaisseau français sous son feu. Mais soudain la vie éclatante et fatale sort du sépulcre, la foudre sort de la nuée. Duguay-Trouin est revenu au vent, et, par sa manœuvre pleine de ruse et d'audace, il a engagé le beaupré du *Cumberland* dans les haubans du *Lis*, tandis que ses canons, sa mousqueterie retentissent, se succèdent, sans laisser d'intervalles, et jonchent de mourants et de morts le pont et les gaillards de l'ennemi. *La Gloire*, que commande La Jaille, vient partager le triomphe du *Lis*, aborde *le Cumberland* de long en long, jette son monde dessus, et bientôt le vaisseau de Richard Edwards est contraint de se rendre. *Le Jason* s'est emparé du *Chester*, *le Maure* amarine *le Rubis* dont il s'est rendu maître; *l'Achille*, quoique le feu ait gagné son pont, enfoncé ses gaillards, et coûté la vie à plus de cent de ses hommes, voit fuir à toutes voiles devant lui *le Chêne-Royal*, dont il a abattu le beaupré; *l'Amazone* s'est jetée, comme Duguay-Trouin le lui avait ordonné, au milieu du convoi, et, là, elle a fait maintes riches captures. Pendant ce temps, l'escadre de Forbin, quoique plus tardivement , avait aussi donné. Forbin prétendit que l'honneur de la prise du *Rubis* lui appartenait et même celle du *Chester*. Tourouvre et François-Cornil Bart, avec *le Blakwal*,

de 54, et *le Jersey*, de 46, avaient abordé *le Devonshire*, de 92 canons, sur lequel se trouvait, outre un équipage de huit cents hommes, un nombreux corps de soldats et d'officiers destinés au Portugal. Tourouvre et Bart avaient tout à en craindre, quand Duguay-Trouin leur vint en aide. Ce ne fut pas sans pertes pour lui-même, car trois cents hommes du *Lis* furent mis hors de combat par *le Devonshire*. Une épaisse fumée qui sortait de la poupe de ce vaisseau, et qui bientôt se changea en tourbillons de flammes, empêcha Duguay-Trouin de l'aborder. Mais *le Devonshire* n'en échappa pas davantage à une affreuse catastrophe. Déjà la flamme dévorante le parcourt de l'arrière à l'avant, et l'on attend avec terreur l'instant où il va sauter en éclats dans les airs, quand, ses sabords étant ouverts à la masse des eaux qui entourent sans l'éteindre son horrible incendie, il s'engloutit avec tout son équipage, avant que le feu ait gagné ses poudres. Il ne restait plus d'ennemis à combattre aux deux escadres françaises; elles tombèrent sur tout ce qu'elles purent du convoi des alliés. Sans le malentendu entre Forbin et Duguay-Trouin dont il a été question, pas un des bâtiments ennemis n'eût échappé. Mais on en saisit encore plus de soixante, non compris les trois vaisseaux de guerre enlevés dans le combat; et les vainqueurs, se raillant des prétentions d'omnipotence que les Anglais manifestaient de nouveau sur l'élément qui fait leur fortune et leur vie, crièrent, en introduisant leurs nombreux prisonniers dans le port de Brest : « Place aux maîtres de la mer! » La ruine de la flotte de transport des alliés porta un coup aussi funeste à leurs affaires que la bataille continentale d'Almanza.

Mais ce qui ne toucha pas moins au cœur les Anglais particulièrement, ce furent les suites du siége de Toulon entrepris la même année. Victor-Amédée, duc de Savoie, et son parent, le prince Eugène, avaient formé le projet d'envahir la Provence par terre, pendant qu'une flotte anglo-batave seconderait, par mer, leurs opérations de conquête. L'Angleterre avait insisté pour que l'importante ville maritime de Toulon fût le principal objet de l'attaque, et elle s'était engagée à ne rien négliger pour anéantir ce grand arsenal méditerranéen, qui gênait ses projets sur Gibraltar. Cloudesty Showel eut le commandement de la flotte des alliés :

après avoir inutilement sommé La Mothe-Guérin, commandant des îles Sainte-Marguerite, de faire taire son canon qui grondait sur les vaisseaux anglais et jusque sur les troupes impériales qui suivaient la côte du continent voisin, il parut, au mois d'août, devant Toulon, avec quarante-six vaisseaux de ligne et vingt-neuf galiotes et brûlots. Les troupes impériales et celles du duc de Savoie étaient aussi arrivées devant l'importante cité maritime, mais pas assez tôt toutefois pour que les Français n'eussent eu le temps de les prévenir. Elles s'étaient flattées de trouver Toulon sans défense du côté de la terre ; mais grande avait été leur surprise de voir comment quelques jours avaient suffi pour qu'on eût élevé des fortifications redoutables même de ce côté, négligé en effet naguère comme n'étant menacé d'aucune attaque probable. Le comte de Grignan, gendre de madame de Sévigné, alors gouverneur de Provence en l'absence du duc de Vendôme, le lieutenant général marquis de Saint-Paters, commandant supérieur de la place, et le marquis de Langeron, lieuteant général des armées navales, avaient pris les plus belles dispositions pour bien recevoir l'ennemi. La marine royale de France occupait presque tous les postes de la place et ses abords. Dans tous les forts, à toutes les batteries, et jusque dans un camp retranché que l'on venait de faire, c'étaient des officiers de mer qui conduisaient presque toutes les opérations de la défense. Les chefs d'escadre d'Aligre, d'Hailly et de Villars, frère du célèbre maréchal du même nom, s'y faisaient remarquer. On y voyait aussi les capitaines de vaisseau Duquesne-Mosnier, des Francs, de Champigny, de La Boissière, de Beaujeu, de Motheux, de Court, de Chaulieu, de Combes, de Beaussier, de Norey, de Grancey, de Pontac, de Boulainvilliers, de Vatan, de Montgon, de Béthune, les officiers de Laubespin, de Grenonville, d'Héricourt et plusieurs autres. Le lieutenant général de Langeron, commandant supérieur des équipages, des troupes et de l'artillerie de mer, selon les ordres qu'il en avait reçus, avait disposé tous les vaisseaux qui étaient dans la rade à être coulés bas, si Toulon ne pouvait être secouru. Langeron, prévoyant d'autre part un bombardement qui pourrait les incendier, même sans que la place fût prise, usa d'un moyen mixte dont le résultat fut heureux. Il introduisit de l'eau dans ces vaisseaux, remplit leurs fonds de cale, et les coula, mais de ma-

mère à ce que, mis ainsi à l'abri des bombes mêmes des alliés, ils pussent être vidés et relevés après la levée du siége. *Le Tonnant* et *le Saint-Philippe*, commandés, le premier par le capitaine de Montgon, le second par le capitaine de Béthune, furent seuls exceptés par Langeron; il les transforma en deux véritables citadelles; ils furent échoués, placés et entourés de manière à faire beaucoup de mal et à n'en recevoir que très-peu.

Le duc de Savoie et le prince Eugène, arrivés à Pignans, le 23 juillet 1707, en même temps que la flotte ennemie, après s'être emparée des îles d'Hyères, venait mouiller à peu de distance de Toulon, s'écrièrent avec dépit qu'ils avaient été gagnés de vitesse par le vieux comte de Grignan. Le prince Eugène voulait que l'on fît immédiatement retraite, et les princes de Hesse-Cassel et de Wurtemberg étaient du même avis; mais le duc de Savoie, entraîné par le duc de Saxe-Gotha, fit prévaloir une opinion contraire dans le conseil de guerre, et vint asseoir son camp sur deux lignes, appuyant sa droite au village de La Valette et sa gauche à la mer du côté de Sainte-Catherine. Le 29 juillet l'attaque commença sur le fort Sainte-Catherine, où le chef d'escadre de Villars commandait, pendant que le prince de Saxe-Gotha se mettait en marche dans le but d'occuper les hauteurs ardues de Faron, auxquelles s'adosse la ville, et se proposait de s'engager avec le poste avancé d'Artigues, défendu par le marquis de Broglie. Forcés de faire retraite deux fois dans la première journée, les ennemis revinrent à la charge le lendemain; ils réussirent à établir une redoute à Faron et à se rendre maîtres du poste d'Artigues, mais ils échouèrent une troisième fois devant la hauteur de Sainte-Catherine. Ce ne fut qu'à une quatrième attaque, après le débarquement des troupes par la flotte des alliés, que le duc de Savoie contraignit enfin le brave Villars à évacuer le fort en bon ordre. Le camp de Saint-Antoine et de Sainte-Anne n'en put être toutefois entamé, et, après d'inutiles tentatives pour le forcer, les ennemis furent réduits à se mettre eux-mêmes sur la défensive. Dans la nuit du 14 au 15 août, le maréchal de Tessé, qui tenait la campagne avec des troupes, ordonna à quatorze mille hommes de toutes armes, auxquels s'étaient joints des bourgeois, des ouvriers et des paysans, de sortir du camp de Sainte-Anne, en quatre colonnes.

L'ennemi fut défait sur tous les points et chassé de toutes ses positions.

Telle fut l'ardeur patriotique des Toulonnais dans cette journée, qui décida du sort de leur ville, que l'on vit jusqu'à des enfants achever à coups de pierres les ennemis blessés, et les dames suivre les troupes, une bouteille à la main, pour les encourager et leur verser à boire. Les alliés n'eurent plus d'espérance que dans leur flotte qui, tenue en respect par les forts Sainte-Marguerite et Saint-Louis, n'avait point encore donné et était restée au large. Pour lui faciliter l'accès, le duc de Savoie ordonna, le 6 août, le siége des deux forts, dont les garnisons furent obligées de capituler ou de se retirer. L'amiral Showel, à qui le gouvernement anglais avait surtout recommandé de détruire l'arsenal de Toulon, put alors s'approcher de la place et se disposer à la bombarder par mer, tandis que Victor-Amédée et le prince Eugène, pour couvrir leur retraite, projetaient d'en faire autant par terre. Le bombardement commença le 17 août et continua sans interruption, mais aussi sans grand résultat, jusqu'au 21. Showel réussit à brûler deux vieux vaisseaux hors de service, l'ancien *Sage* et l'ancien *Modéré*, et à jeter sur certaines parties de l'arsenal et du port quelques bombes dont on étouffa immédiatement le feu; les canons et les mortiers de la place, auxquels se joignaient les batteries du *Tonnant* et du *Saint-Philippe*, forcèrent bientôt l'amiral anglais à s'éloigner avec une perte considérable. Dès qu'il fut parti, on se mit en devoir de vider et de relever les vaisseaux desquels Langeron avait fait remplir les fonds de cale; l'opération fut, pour presque tous, couronnée de succès. Du côté de la terre, les ennemis qui avaient placé un grand nombre de mortiers, ne réussirent guère mieux. Les consuls de Toulon, Joseph Flamenq, Ferrand et Marin, ainsi que l'évêque Bonnin de Chalucet, donnaient aux habitants l'exemple du dévouement et des sacrifices. Grâce à leur zèle infatigable, on ne compta que peu de victimes; mais six cents maisons environ furent plus ou moins endommagées. Enfin les alliés, découragés, ayant épuisé leurs munitions et essuyé des pertes immenses, levèrent le siége de Toulon.

Avec Toulon, toute la partie de la Provence qui était déjà envahie, et dans laquelle se trouvaient les villes ouvertes d'Hyères et de

Fréjus, fut délivrée de la présence des ennemis, qui s'en allaient les uns par terre, traînant les maladies, la mort après eux, et rappelant le désastre de Charles-Quint devant Marseille; les autres par mer, et tout près d'être atteints d'une destinée plus fatale encore : car Showel, l'un des plus illustres marins dont s'honore l'Angleterre, alla donner, comme un navigateur vulgaire, contre les rochers de Scilly, et en moins de deux minutes fut englouti avec son vaisseau-amiral, qui portait, outre beaucoup d'officiers et de gentilshommes, huit à neuf cents matelots; trois autres vaisseaux anglais, avec leurs équipages, périrent pareillement; le reste n'échappa qu'à grand'peine, comme par miracle, et après avoir été mis, en général, dans le plus misérable état. L'Angleterre fut payée pour garder un long et amer souvenir de son expédition de 1707 contre Toulon (5).

D'autre part, l'île de Minorque fut encore conservée à Philippe V, cette année, par les soins du chef d'escadre de Villars, qui y avait été envoyé avec quatre vaisseaux et neuf tartanes, et par ceux d'un petit corps de troupes, particulièrement composé de bataillons de marine, placés sous les ordres des commandants de La Jonquière et de La Roche-Allart. La division navale du comte de Villars alla ensuite croiser sur les côtes de Gênes et donna chasse, dans ces parages, à trois bâtiments de guerre anglais. *Le Toulouse*, de 62 canons, capitaine Sallabery de Benneville, étant nouvellement caréné, fut le premier à les joindre à l'entrée de la nuit; il alluma sans cesse des feux pour que *le Neptune*, de 72 canons, monté par de Villars, ne le perdît pas de vue; il garda ainsi toute la nuit le principal des vaisseaux ennemis, qui portait 72 canons et avait pour commandant le fils de lord Petersborough. Le lendemain matin, le bâtiment du comte de Villars et *le Rubis* français, de 56 canons, capitaine de Norey, n'aperçurent plus que le gros vaisseau anglais, qui faisait force de voiles pour se sauver; mais *le Rubis*, qui était fin voilier et excellent pour la course, ne cessa de le harceler et de le combattre par la hanche, pour le désemparer et lui barrer le chemin du côté de l'est, tandis que *le Neptune* lui fermait celui de l'ouest. Dans cette extrémité, le vaisseau anglais prit le parti de s'échouer à la côte et bientôt de se brûler.

A peu près dans le même temps, le capitaine de Broglie, qui

croisait avec *le Trident*, de 56 canons, se rendit maître d'un bâtiment de guerre anglais, de 24 canons. De son côté, une division de quatre bâtiments, aux ordres du capitaine de vaisseau Doroigne, chargée d'aller convoyer des galions d'Espagne au Mexique, donna chasse à une flotte marchande d'Angleterre, convoyée par deux vaisseaux de ligne, de 70 canons chaque. Ceux-ci abandonnèrent aussitôt leur convoi pour prendre la fuite, et tandis que deux vaisseaux français de force à peu près égale, commandés par les capitaines de Grenonville et de Rochepierre, les poursuivaient, le reste de la division Doroigne enlevait treize des navires marchands, sur dix-neuf qui composaient le convoi ; les prises furent immédiatement amenées à Brest.

Somme toute, la guerre eût été, cette année, très-favorable aux deux couronnes de France et d'Espagne, si la dernière n'eût vu se détacher d'elle complétement un de ses plus beaux fleurons : le royaume de Naples.

Le 4 janvier de l'année suivante, 1708, les capitaines de Grenonville et de Rochepierre, qui croisaient dans la Méditerranée, avec *le Toulouse*, de 62 canons, et *le Content*, de 54, s'emparèrent, après un combat assez vif, d'une frégate anglaise, de 26 canons, dont la cargaison fut estimée à cent mille écus. Le 7, ils prirent deux corsaires de Flessingue, l'un de 34 canons, l'autre de 26. Le 18, ils amarinèrent un bâtiment anglais, de 40 canons, sur lequel ils trouvèrent cent mille francs en argent et beaucoup de marchandises. Ils passèrent, en mai de la même année, quatre cents soldats à Oran, et furent chargés, dans le même mois, d'escorter une flotte marchande partie de Cadix pour la Vera-Cruz. Le 12 mai, ils découvrirent un vaisseau anglais mouillé sous le fort du cap Saint-Vincent où les Portugais avaient quarante pièces de canon. Cet obstacle n'arrêta pas le capitaine de Rochepierre qui fit aborder et enlever le vaisseau par ses chaloupes, sous le feu de l'artillerie et de la mousqueterie des ennemis.

Le capitaine d'Aire, croisant dans les parages des îles Canaries, avec *le Fortuné*, de 66 canons, et *le Mercure*, de 50, rencontra, le 10 janvier 1708, une flotte marchande de vingt-deux navires, partie de Lisbonne pour la Virginie ; il tomba sur elle, la dispersa, lui enleva trois de ses bâtiments et fut empêché par

le mauvais temps qui survint de faire de plus nombreuses captures. En continuant sa poursuite, il arriva à la vue de Porto-Santo, petite île portugaise voisine de Madère; sur le refus qu'on lui fit de rafraîchissements, il débarqua quatre cents hommes qui jetèrent l'effroi dans la ville de Porto-Santo, se livrèrent pendant trois jours au pillage, et, après avoir enlevé tout ce qu'il y avait de précieux dans les maisons, dont les habitants s'étaient enfuis, se rembarquèrent, sans toutefois avoir porté le fer et la flamme nulle part.

Duguay-Trouin, avec sept vaisseaux armés à Brest, plaça sa croisière sur les côtes de Portugal; mais de nombreuses tempêtes jointes à l'insuffisance de ses munitions, l'obligèrent à rentrer au port, après avoir capturé quelques navires seulement.

Le capitaine de brûlot Cassard, commandant *le Jersey* et *la Duchesse-Anne*, de 18 canons, fut plus heureux, cette année, que Duguay-Trouin. Avec les faibles moyens dont il disposait, il aperçut, le surlendemain de sa sortie du Hâvre, une flotte marchande escortée par trois bâtiments de guerre hollandais, força ceux-ci à prendre le large et s'empara de quelques-uns des navires du commerce. Quelques jours après, étant près des îles Sorlingues, il coula bas un bâtiment anglais de 24 canons, et en prit deux autres. Enfin, le 3 septembre 1708, à quinze lieues est-sud-ouest des mêmes îles Sorlingues, il cingla sur une flotte de trente-trois voiles qu'escortaient le vaisseau anglais *le Hexter*, de 50 canons, et une frégate de 36 Monté sur un petit bâtiment de 18 canons, il fondit sur elle avec une résolution inexprimable. Le combat s'était engagé à deux heures de l'après-midi; à cinq heures, *le Hexter*, qui avait essuyé plus de sept cents coups de canon et plus de dix mille coups de fusil, força de voiles et fit signal de sauve qui peut à son convoi. Alors celui-ci prit le large; mais, quoiqu'il eût mis toutes voiles au vent et que la nuit fût proche, cinq de ses plus riches bâtiments n'en tombèrent pas moins au pouvoir de Cassard.

Un armement de huit vaisseaux de guerre, de vingt-quatre frégates et de soixante et dix corvettes ou barques longues, fut confié à Forbin, pour opérer une descente en Écosse, dans les intérêts du prétendant, fils de Jacques II. Les prétendants vivent d'espérances, et, partant, sont facilement abusés. Celui-ci

croyait être sûr que toute l'Écosse se soulèverait à la seule vue de l'escadre française sur laquelle il était monté. Elle parut jusque dans le golfe d'Édimbourg, fit des signaux convenus, et rien ne remua. Forbin ramena le prétendant en France sain et sauf, mais non sans avoir couru avec lui de grands périls : car l'amiral anglais Bings les avait poursuivis à toutes voiles avec quarante-deux vaisseaux de ligne, et ils ne lui avaient échappé qu'à force de ruses et d'habiles manœuvres. Forbin n'avait pu même empêcher qu'un de ses vaisseaux, *le Salisbury*, de 52 canons, ancienne prise anglaise, capitaine de Nangis, n'eût été enveloppé et repris.

Les Anglais n'eurent pas plus de succès contre la Picardie et la Normandie que les Français n'en avaient eu dans leur expédition en faveur de Jacques III. Une de leurs flottes, aux ordres du même amiral Bings, et qui portait cinq à six mille hommes de débarquement, fut repoussée par les milices et la noblesse de ces deux provinces, sans avoir pu rien entreprendre de sérieux. Ils furent plus heureux dans la Méditerranée contre les îles de Sardaigne et de Minorque, qu'ils enlevèrent à l'Espagne. Ils firent de Minorque comme ils avaient fait de Gibraltar, et, la trouvant bonne à garder, ils la rayèrent de la carte des États de l'archiduc d'Autriche, pour le cas où le trône d'Espagne lui serait conquis. Ils s'installèrent dans la place de Port-Mahon, en Minorque, à dater de la fin de septembre 1708, de manière à n'en être que difficilement arrachés.

Sur le continent, les affaires avaient été également malheureuses, en 1708, pour Louis XIV et Philippe V. La France même avait été entamée dans la Flandre, et la place importante de Lille était tombée au pouvoir des alliés. Ils s'étaient, dès auparavant, rendus maîtres de presque tous les Pays-Bas espagnols, y compris Anvers, Ostende et Niewport. Les intrigants qui entouraient la vieillesse de Louis XIV, et qui entravaient, jusqu'au sein des armées, toutes les opérations, après avoir été en partie la cause des malheurs de ce monarque, furent les premiers à en étaler devant ses yeux les funestes conséquences et à le pousser à une paix qui touchait à la honte. Louis XIV, persuadé par eux qu'il lui était désormais impossible de résister aux armées qui le menaçaient de tous côtés, commença à ne plus attaquer et à se tenir

sur la défensive. C'était déjà trop mettre à nu les plaies qui l'affligeaient si cruellement, après de si longues prospérités. Il ajouta à cela des négociations pressantes et presque désarmées. Ce fut sous de si fâcheux auspices que la France combattit désormais, jusqu'à l'heure où Louis XIV enfin, lion poussé à bout, insulté dans sa vieillesse par les plus méprisables en même temps que par les plus nobles des ennemis, se ranima, retrouva près de mourir une étincelle du feu de ses beaux jours, et força ceux qui le bravaient de composer avec lui et de le respecter.

L'escadre de Forbin fut armée de nouveau, dans le courant du mois de juin 1708; mais une flotte anglo-batave de quarante vaisseaux la bloqua si exactement qu'elle ne put reprendre la mer. Toutefois, un temps orageux qui survint et força les alliés à s'éloigner momentanément, permit au capitaine de Tourouvre de sortir, avec cinq bâtiments fins voiliers de l'escadre de Forbin, et d'aller croiser dans la Manche pour essayer d'y faire quelques captures. Le capitaine d'Illiers qui, avec son bâtiment *le Protée*, de 48 canons, faisait partie de la croisière, prit, du 17 au 21 décembre, un navire flessinguois de 14 canons et un brûlot anglais richement chargé. De son côté, Tourouvre, monté sur *le Mars*, de 50 canons, et assisté par les capitaines Du Quesnel, Gabaret et Vandermark, commandants du *Blakwal*, du *Griffon* et de *l'Auguste*, firent plusieurs captures à la fin de cette année et au commencement de l'année suivante.

L'année 1709, qui fut celle de la bataille de Malplaquet, et qui vint joindre aux maux de la guerre ceux d'un hiver terrible et d'une disette affreuse, vit cependant mollir quelque peu les efforts des alliés, non moins affectés souvent que la France et l'Espagne dans leurs finances et leurs divers moyens d'action.

Quoique, par l'absence de toute flotte ou de toute escadre française imposante, les alliés, les Anglais surtout fussent maîtres de l'Océan et de la Méditerranée, quelques commandants et les armateurs de France continuèrent à courir les mers et à se signaler. Duguay-Trouin sortit de Brest le 11 mars 1709, ayant sous ses ordres le vaisseau *l'Achille*, qu'il montait, et les frégates *la Gloire*, *l'Amazone* et *l'Astrée*, capitaines La Jaille, Courserac et Kerguelen. Dès le 14, il rencontra, près du cap Lézard, soixante voiles marchandes, escortées par trois vaisseaux de chacun 70 ca-

nons et quatre cent cinquante hommes d'équipage. Son infériorité ne l'empêcha pas d'ordonner incontinent l'attaque. La plus faible de ses frégates fut chargée de tomber sur les navires marchands et les deux autres de s'attacher chacune à un vaisseau, pendant que lui il fondrait à toutes voiles sur le vaisseau commodore dans le dessein de l'aborder; mais un gros temps qui survint inopinément l'empêcha de mettre son plan à exécution contre l'escorte ennemie, et il lui fallut se rabattre sur les navires marchands; il en fit amener quatorze, que la tempête l'empêcha d'amariner; quatre seulement restèrent en son pouvoir, avec une valeur de trois cent mille livres qu'ils contenaient. Le 5 mai, Duguay-Trouin poursuivit jusqu'à la nuit un vaisseau de 64 canons, à la pointe du jour du lendemain, il le joignit, l'aborda et l'enleva; mais, dans le moment où il était occupé à l'amariner, une flotte anglaise de dix-sept vaisseaux de guerre parut si soudainement qu'il n'eut pas le temps de retirer une partie de son équipage qui avait sauté sur la prise, et que lui-même il n'échappa que par l'habileté et la célérité de ses manœuvres. Après être allé se radouber à Brest, il en sortit de nouveau le 4 novembre 1709. Deux jours après il donna chasse au *Glocester*, vaisseau anglais de 60 canons et cinq cents hommes d'équipage; après avoir réussi à s'en approcher, il le combattit pendant deux heures avec son artillerie et sa mousqueterie, puis il lui jeta les grappins et l'aborda. L'ennemi se défendit valeureusement et le carnage fut affreux; *le Glocester* ne se rendit qu'après avoir vu son pont jonché des corps mutilés des deux tiers de son équipage. il fut conduit à Rochefort, avec deux autres prises faites encore par Duguay-Trouin.

Pendant ce temps, Cassart accomplissait dans la Méditerranée des actions qui ne le cédaient point à celles de Duguay-Trouin. Revêtu du titre plus que modeste de capitaine de brûlot depuis quelques mois seulement, le célèbre marin nantais n'en avait pas moins le commandement supérieur d'une division, composée de deux vaisseaux, *l'Éclatant*, de 66 canons qu'il montait et *le Sérieux*, de 58, capitaine Deshayes, et de la corvette *la Diligente* de 6 canons, avec mission d'escorter vingt-huit navires marseillais destinés en général à aller chercher du blé dans les États barbaresques de la côte nord d'Afrique, et quelques-uns à pous-

ser jusque dans le Levant. Sorti de Toulon, le 19 avril, Cassard conduisit au cap Nègre les bâtiments qui y devaient faire leur chargement, et détacha *le Sérieux* pour escorter jusqu'à Malte ceux qui allaient dans le Levant. Le 29, il ramenait son convoi en France et n'était qu'à deux lieues des côtes de Barbarie, quand il fut rencontré par quinze vaisseaux de guerre anglais qui convoyaient la flotte de Smyrne. Cassard ne songe point à fuir, mais seulement à donner le temps aux vingt-six bâtiments qu'il conduisait de s'éloigner ; il les fait passer en arrière de *l'Éclatant*, et se présente fièrement, avec son seul vaisseau, devant les quinze vaisseaux ennemis pour les combattre. Ceux-ci s'étonnent d'un tel excès d'audace ou plutôt de dévouement. Cassard les surprend bien davantage encore : il démâte deux d'entre eux, dont le moindre était de 60 canons, en coule un troisième à fond, et force les autres à se retirer, après douze heures d'un combat pendant lequel tous ses navires marchands avaient pu se sauver. *L'Éclatant* faisait eau de toutes parts; il était troué et couvert de larges blessures, comme un glorieux drapeau qui sort vainqueur, mais non intact, d'une lutte longue et acharnée. Il alla se réparer à Porto-Farina, dans la Régence de Tunis, où les habitants qui, de la côte, avaient été témoins du combat extraordinaire qu'il avait soutenu, le reçurent avec acclamations, lui et son valeureux capitaine. Il y fut rejoint par *le Sérieux*, qui amenait une prise anglaise de 16 canons. Cassard gagna Marseille, après s'être encore emparé, chemin faisant, de plusieurs bâtiments ennemis ; mais il n'eut point à se louer des Marseillais ; ils payèrent d'ingratitude le service qu'il venait de leur rendre. Cassard en conçut un tel dégoût de l'humanité en général, que son caractère s'assombrit, devint rêveur, morose et dur parfois, et qu'il se fit regarder comme le type du marin misanthrope. Cela toutefois ne l'empêcha pas de continuer à servir, au prix de tous les périls qu'il bravait en contempteur de la vie, ceux-là mêmes qui l'avaient forcé à les détester.

Le lieutenant de frégate de l'Aigle, commandant *le Phénix*, de 40 canons, sortit de Malaga, le 2 juillet 1709, pour donner la chasse aux bâtiments des alliés qu'il rencontrerait dans la Méditerranée. Le jour même de son départ, il aperçut trois bâtiments sous le vent qui faisaient route à l'ouest. Ceux-ci persuadés

que *le Phénix*, étant seul, n'oserait les attaquer, ne changèrent rien à leur allure et continuèrent à marcher à petites voiles. Cependant *le Phénix* ne cessait pas de les poursuivre et ce ne fut que quand ils virent de près la manœuvre de guerre de ce bâtiment, qu'ils sortirent d'erreur et se mirent en devoir de se défendre. De l'Aigle profita de ce qu'ils étaient assez éloignés l'un de l'autre, pour les attaquer séparément. Il commença par le principal, qui était de 30 canons, dont il s'empara après une demi-heure de combat; il passa au second, qui était de 22 canons, dont il se rendit maître presque aussitôt; enfin il atteignit le troisième qui faisait maintenant force de voiles pour se sauver, et auquel il fit subir le même sort qu'aux deux autres. Les trois prises furent amenées à Malaga, d'où de l'Aigle sortit encore le 12 juillet. En quelques jours, il s'empara de trois bâtiments hollandais, de 24 canons, dont la cargaison était estimée à plus de trois cent mille livres et d'un autre bâtiment de la même nation, de 30 canons. Le 24 octobre, il fut attaqué par deux vaisseaux hollandais plus forts que le sien. Pour parvenir à les prendre, il usa de ruse; il les laissa approcher à portée de fusil sans tirer; mais il fit ensuite un si grand feu de son canon et de sa mousqueterie, qu'il en réduisit un à demander quartier et obligea l'autre à prendre la fuite.

Les officiers de La Moinerie-Miniac et de La Marquerie, le premier commandant *le Superbe*, de 56 canons, le second commandant *le Lis*, de 72, firent aussi plusieurs prises sur les alliés en 1709. Louis XIV, à cette occasion, envoya à La Moinerie-Miniac une riche épée d'honneur. Mais, malgré les exploits particuliers des officiers de la marine royale et de la marine du commerce français, ce n'en était pas moins une bien triste chose de voir les vaisseaux de l'État abandonnés dans les ports ou dispersés un à un sur les mers; c'était une honte véritable pour Louis XIV et pour la France de ne pas faire sortir des ports une seule escadre importante et de laisser tous les officiers généraux et la plupart des officiers supérieurs de la marine dans la plus complète inaction.

Ce n'étaient pourtant encore ni les vaisseaux ni les officiers de talent qui manquaient au pays. Depuis l'année 1710 jusqu'à la fin de la guerre et même du règne de Louis XIV, le chiffre des

bâtiments de guerre fixé par ce monarque fut presque au complet; mais ces bâtiments restaient désarmés, sans doute à cause de l'épuisement des finances; le chiffre des vaisseaux de premier rang fut même dépassé. Ainsi, en 1710, il y avait vingt et un vaisseaux, depuis 80 à 110 canons; dix-huit de second rang; trente-six de troisième rang; vingt et un de quatrième rang; neuf de cinquième rang; en tout cent cinq vaisseaux; plus dix-sept frégates légères, six galiotes à bombes, sept brûlots, bâtiments dont l'usage naguère si constant commençait déjà à se perdre, dix-sept flûtes, douze corvettes ou barques longues, et sept cent vingt-six bâtiments interrompus ou non classés. Quant au personnel militaire de la marine, rendu presque inutile, les vice-amiraux étaient alors Victor-Marie d'Estrées et Château-Renault; les lieutenants généraux étaient les marquis de Langeron, de Coëtlogon, d'O, le comte de La Harteloire et Ducasse; les chefs d'escadre, au nombre de douze, étaient le commandeur de Bellefontaine, le marquis Barrin de La Galissonnière le père, d'Aligre, Duquesne-Guiton, le comte de Villars, les commandeurs de Digoine-du-Palais et d'Hailly, le comte de Forbin, de Chabert, Desfrancs, de Champigny et le comte de Serquigny. Parmi les capitaines de vaisseau, on comptait encore les Duquesne-Mosnier, les de Rouvroy, les La Bruyère de Court, les de Pallières, les Desnots de Champmeslin, les de Motheux, les de Béthune, les de La Roche-Alard, les de Montgon, les de Montbaut, les La Roque-Persin, les des Herbiers, les de La Roche-Courbon, les d'Arginy, les de Mons, les de Lauthier, les de Roquefeuil, les de Tourouvre, les d'Illiers, les Hennequin, les de Nangis, les Château-Renault, les Duguay-Trouin, les Château-Morand et plusieurs autres qui s'étaient fait une belle renommée dans des jours meilleurs pour la marine française.

Au commencement de cette année 1710, Cassart fut chargé par l'État d'aller au-devant d'une flotte marchande de France qui revenait des échelles du Levant, et qu'une escadre anglaise de six vaisseaux et deux frégates attendait, sur les côtes de Provence, pour s'en saisir au passage. Cassard partit avec quatre vaisseaux seulement, joignit la flotte marchande de France, qui s'était arrêtée dans un des ports de l'île de Sicile, et l'amena triomphalement à Toulon suivie de deux vaisseaux de guerre an-

glais, dont l'un, *le Pembroke*, de 60 canons, qu'il avait battus et pris, chaudement secondé par de l'Aigle. D'autres expéditions heureuses, d'autres brillants faits d'armes, le signalèrent encore dans les mers d'Europe, en attendant qu'il allât bientôt porter son activité et répandre sa renommée jusque par delà les tropiques. Ce fut ainsi qu'élevé au grade de capitaine de frégate légère, misérable récompense de ses dernières victoires, il prit, le 16 juillet 1670, près de Smyrne, un corsaire de Cagliari, et, en décembre de la même année, à deux lieues de Gibraltar, dix navires anglais et une frégate de 24 canons.

De l'Aigle ayant été détaché, avec son bâtiment de 40 canons, *le Phénix*, de la division de Cassard, pour aller croiser du côté de Livourne, fit d'abord plusieurs prises évaluées à plus de six cent mille livres, puis livra un combat de deux heures à un bâtiment flessinguois qui était naguère tombé au pouvoir des corsaires barbaresques, ses nouveaux maîtres; après l'avoir forcé d'amener, il trouva dessus soixante et quinze Tunisiens et plusieurs riches marchands hollandais qu'il tira d'esclavage. Cette prise donna lieu à une contestation avec le bey de Tunis. Ce souverain voulait qu'on lui rendît le bâtiment flessinguois, avec les Tunisiens et les Hollandais qui le montaient. Le gouvernement français ne voulait rendre que les Tunisiens, soutenant que lorsque des chrétiens étaient sous la bannière de la France, ils devenaient libres de droit. Le bey, mécontent de cette réponse, maltraita le consul et les Français qui se trouvaient à Tunis; il rançonna la compagnie marseillaise d'Afrique, et ordonna à ses reys ou capitaines de mer de courir sur les navires de France. Quelle éclatante vengeance n'eût pas tirée Louis XIV, quelques années auparavant, d'une pareille audace! Il se contenta, dans la circonstance, d'envoyer à Tunis le capitaine de brûlot de l'Aigle, avec trois bâtiments de guerre de rang inférieur, pour négocier un arrangement par l'entremise d'un agent nommé Michel. La mission fut d'ailleurs habilement et honorablement conduite. Derrière la petite division navale qui l'avait amené, Michel laissa voir les forces de mer dont il serait encore possible à Louis XIV de disposer au besoin. Le bey consentit à rendre tous les Français que ses corsaires avaient pris et réduits à l'esclavage; une satisfaction convenable fut acquise sur tous les autres points.

En revenant à Toulon, de l'Aigle fit rencontre d'un bâtiment hollandais, de 26 canons, dont il s'empara, puis de deux frégates anglaises et d'autres navires moins importants, qui tous eurent le même sort.

Louis XIV voyait de plus en plus les calamités privées s'ajouter aux calamités publiques : la mort frappait incessamment sa famille et sa postérité jusqu'à la troisième génération. Il se laissa aller à ce point de découragement, qu'il offrit de fournir de l'argent aux alliés pour les aider à détrôner son petit-fils, s'ils accordaient la paix à la France; et que ceux-ci, non contents d'avoir humilié à un tel degré le monarque qu'ils avaient connu si fier, osèrent lui imposer la condition de se charger seul, avec ce qui pouvait lui rester de soldats, d'enlever la couronne d'Espagne à Philippe V. A ce prix seulement, ils laisseraient à Louis XIV quelque trêve, et ne s'avanceraient pas jusqu'au cœur de son royaume. Déjà ils se croyaient à Paris, et traitaient entre eux de la France comme d'un pays en voie d'être conquis. C'est alors que celui qui avait autrefois dicté les traités de Nimègue rejeta fièrement le calice de ses lèvres après l'avoir bu presque jusqu'à la lie, et déclara, dans un beau mouvement admiré même de ses ennemis, qu'il s'ensevelirait sous les ruines de son royaume plutôt que de commettre une pareille indignité. Cet élan généreux fut entendu de la nation; l'impulsion gagna les masses; on reprit l'espérance avec le courage; en un instant tout changea de face. Philippe V, avec l'aide du duc de Vendôme, voit fuir les alliés devant lui en Espagne; chaque jour marque pour lui un nouveau triomphe, et l'archiduc d'Autriche perd ses dernières chances sur la plus belle part de l'héritage de Charles-Quint. La Catalogne, se souvenant du bombardement et du siége de Barcelone par les troupes de Louis XIV, s'était presque seule, de toute l'Espagne, montrée hostile au petit-fils de ce prince; Girone fut pris, et l'on out opérer la prompte soumission du reste de la province. Une descente faite au port de Cette par la flotte anglo-batave tourna, en définitive, à la honte des ennemis. Le duc de Noailles accourt du Roussillon avec neuf cents chevaux, mille grenadiers et du canon, bat les Anglais, leur reprend un fort dont ils s'étaient déja rendus maîtres, sauve la ville même dont l'importance était si grande par sa position, éloigne d'Agde les alliés avec autant de

bonheur et de célérité, et les contraint à se rembarquer En Flandres, les Français regagnaient du terrain, et Villars préludait par quelques beaux succès à la grande victoire de Denain, qui devait bientôt amener la conclusion de la paix. Les armateurs de France faisaient supporter coup sur coup au commerce des Anglais et des Hollandais des désastres qui inspirèrent de vifs désirs de paix à ceux qui en étaient les victimes. Un armateur nommé Saus, élevé depuis peu au grade de capitaine de frégate légère, fit main basse, le 16 janvier 1711, sur presque toute la flotte anglaise qui revenait de la Virginie, et ramena de cette expédition quatorze prises des plus riches. Il y eut, dans le même temps, un combat naval, à la hauteur de Vado, sur la côte de Gênes, dans lequel les Anglais, malgré la supériorité de leurs forces, s'estimèrent trop heureux de n'être pas entièrement défaits.



CHAPITRE V.

De 1701 à 1715.

Événements dans les mers d'Afrique, d'Amérique, et aux colonies, pendant la guerre de la succession d'Espagne. — Secours portés à l'Amérique espagnole par Coëtlogon et Château-Renault. — Mortalité sur la flotte de Château-Renault. — Ducasse est envoyé à Carthagène d'Amérique, avec une escadre, pour s'opposer aux desseins des Anglais sur cette place. — Il livre combat pendant cinq jours à l'escadre du vice-amiral Benbow. — Expédition de Le Moyne d'Iberville à la Louisiane, en 1701 et 1702. — Expédition des officiers de La Roque et de Saint-Vandrille à la côte occidentale d'Afrique. — Prise de la partie française de Saint-Christophe par les Anglais. — Disgrâce et mort du comte de Gennes, gouverneur de cette colonie. — Défaite des Anglais à la Guadeloupe. — Armement de d'Iberville, en 1705 et 1706, pour les colonies. — Une division navale, commandée par le comte de Chavagnac, attaque la colonie anglaise de Saint-Christophe. — D'Iberville s'empare de l'île de Nevis. — Il meurt à la Havane. — Défaite des Anglais en Acadie. — Expéditions de Ducasse en Amérique pour escorter les galions d'Espagne. — Prise de Saint-Jean de Terre-Neuve par les Français. — Expédition du capitaine Parent en Afrique occidentale. — Expédition malheureuse du capitaine Duclerc au Brésil. — Perte de l'Acadie par les Français. — Désastre d'une flotte anglaise dans le Saint-Laurent. — Célèbre expédition de Duguay-Trouin au Brésil. — Prise de Rio-Janeiro. — Expédition de Cassard aux îles du cap Vert, aux Antilles et à la Guyane hollandaise. — Fin de la guerre de la succession d'Espagne. — Traités et paix d'Utrecht et de Rastadt. — Démolition du port de Dunkerque. — La France perd définitivement l'île de Saint-Christophe, l'Acadie et ses possessions à Terre-Neuve. — Navigations. — Les Malouins reconnaissent les îles Malouines, appelées depuis par les Anglais îles Falkland. — Découverte des terres d'Anican par les Français. — Voyages des Français dans la mer du Sud. — Voyage du Père Feuillée. — Voyage de Duchêne-Battas et de Frezier. — Mort de Louis XIV.

D'autre part, la guerre de la succession d'Espagne n'avait jamais été aussi défavorable à la France dans les colonies qu'en Europe. Cette guerre avait, dès le début, amené dans les mers d'Amérique, principalement pour la défense des possessions espagnoles, des escadres et jusqu'à de grandes flottes françaises, supérieures à tout ce qu'on y avait vu auparavant. Le lieutenant général de Coëtlogon y conduisit tout d'abord, en 1701, une escadre de six vaisseaux et un convoi de bâtiments de charge, qui portèrent au Mexique des munitions de guerre, des vivres,

des ingénieurs pour fortifier les places et des officiers habiles pour dresser des troupes. Il fut de retour en France au mois de février 1702. Sur l'avis qu'on eut dans le cours de cette année, que les Anglais et les Hollandais se disposaient à faire voile d'Europe, avec une flotte de quarante-huit vaisseaux, pour fondre sur les colonies espagnoles, le cabinet de Versailles dépêcha au vice-amiral de Château-Renault, qui se trouvait alors dans le Tage, l'ordre de se rendre à la Martinique et de là à la Havane, avec une flotte de vingt-six vaisseaux et quelques autres bâtiments. Château-Renault arriva au Fort-Royal de la Martinique, le 2 janvier 1702 ; le lendemain il arbora le pavillon d'Espagne au grand mât, et, dans le même temps, il envoya le lieutenant général de Nesmond, avec dix vaisseaux, au Fort-Saint-Pierre. Peu après, ayant reçu de nouveaux ordres, il assembla un conseil de guerre, auquel assistèrent les commandants de la Martinique et de la Guadeloupe, l'officier de marine Gabaret, et le chevalier Auger, pour délibérer sur les entreprises qu'on pourrait faire sur les colonies anglaises. On fut d'avis d'attaquer Nevis, Saint-Christophe, Montserrat et Antigoa. Les dispositions se faisaient avec ardeur pour opérer des descentes dans ces îles, quand *le Mercure*, capitaine d'Hautefort, apporta au vice-amiral la nouvelle que le lieutenant général de Coëtlogon, dans un séjour de plus de cinq mois à la Havane, n'avait jamais pu décider Don Manuel de Velasco, amiral de la flotte des galions d'Espagne, à mettre à la voile de la Vera-Cruz pour retourner en Europe, et qu'en dernier lieu ils étaient convenus que cette flotte ne partirait que lorsqu'une grande escadre française la viendrait chercher. Château-Renault se vit par suite forcé de changer son plan de campagne ; il prit le parti de se rendre à la Havane avec dix-huit vaisseaux, quatre brûlots, deux frégates légères, deux corvettes et une flûte, et de renvoyer en France, sous la conduite du chef d'escadre de La Harteloire, onze vaisseaux, dont plusieurs à trois ponts et les autres ayant besoin de réparations ; il laissa deux vaisseaux, *l'Excellent* et *le Mercure*, capitaines des Herbiers et d'Hautefort, à la Martinique, et envoya ses dépêches en France par *le Cheval-Marin*, capitaine du Dresnay. Après s'être rendu à Saint-Domingue, le vice-amiral ne voulant pas perdre de temps pour aller à la Havane et ensuite à la Vera-Cruz où était la flotte

d'Espagne, quitta Léogane, le 22 mars. Chemin faisant, l'officier de marine de Rochambault, qui commandait la corvette *la Choquante*, s'empara près de Cuba d'une bélandre anglaise de New-York, sortant de la Jamaïque, sur laquelle il trouva une somme considérable en piastres d'Espagne. Quelques jours après, *l'Oriflamme* et *le Solide*, capitaines de Pallas et Desnots de Champmeslin, prirent deux brigantins de la même nation. Le 9 avril, Château-Renault mouilla dans le port de la Havane et en partit le 25, avec *le Bourbon*, *le Solide*, *la Dauphine*, *le Triton*, et *le Volontaire*, pour la Vera-Cruz, où il arriva le 5 mai. Il revint mouiller à la Havane, le 7 juillet suivant, avec toute la flotte des galions d'Espagne, qu'il amena ensuite en Europe, comme on l'a vu dans le précédent chapitre, et qu'il fit entrer, contrairement à son avis et celui de Petit-Renau, le 27 septembre 1702 dans le port de Vigo, où eut lieu peu après le désastre dont on a parlé. La campagne de la flotte française en Amérique avait été funeste, par les maladies, au personnel de la marine; elle avait coûté la vie au lieutenant général de Nesmond, au chef d'escadre de Rosmadeck, à l'un des deux capitaines du nom de Château-Morand et de Pallas, commandants du *Hasardeux* et de *l'Oriflamme*, ainsi qu'à nombre d'autres officiers de mérite et à un grand nombre de matelots; de sorte que le vice-amiral avait été obligé, avant son retour en Europe, de donner, suivant les ordonnances, le pavillon de contre-amiral à de Beaujeu, le premier en ancienneté des capitaines de la flotte, la cornette à d'Aligre, le second des capitaines, et de remplacer une grande partie des capitaines en premier par des capitaines en second dans le commandement des vaisseaux.

Le cabinet de Versailles ayant découvert le projet que les Anglais avaient de s'emparer par surprise de Carthagène d'Amérique, fit aussitôt partir de Brest, le 10 juillet 1702, pour s'y opposer, une escadre de six bâtiments de guerre, à savoir *l'Heureux*, de 68 canons et quatre cent cinquante hommes d'équipage, portant le pavillon de Ducasse, chef d'escadre d'Amérique et commandant de l'expédition; *l'Agréable*, de 50 canons et trois cent cinquante hommes, capitaine de Roussy; *le Phénix*, de 60 canons et trois cent cinquante hommes, capitaine de Poudens; *l'Apollon*, de 50 canons et trois cents hommes, capitaine de

Demuin; *le Bon*, de 50 canons et trois cent trente hommes, capitaine Sallabery de Benneville; *la Thétis*, de 40 canons et deux cents hommes, commandée par le chevalier de la Roche-Allart, capitaine de frégate, qui fut dans la suite lieutenant général; plus un brûlot, capitaine Cauvet, et la flûte *le Prince de Frise*, armée en guerre, commandée par le lieutenant de vaisseau de Saint-André. Cette escadre mouilla à Porto-Rico où elle laissa quelques bâtiments de charge de sa suite et d'où elle leva l'ancre le 20 août. Deux jo' rs après, *le Bon* et *la Thétis* s'en séparèrent pour aller au cap; et Ducasse continua sa route, avec les autres bâtiments, pour la ville même de Santo-Domingo, où il devait prendre le nouveau gouverneur espagnol de Carthagène, mais dont il apprit la mort récente en arrivant. Ayant appris à Santo-Domingo que les Anglais avaient paru devant Léogane au commencement du mois d'août et qu'ils le canonnaient, il donna des ordres aux quartiers espagnols les plus voisins d'aller au secours de cette place. Quant à lui, sur la nouvelle qu'il eut que le vice-amiral anglais Bembow se trouvait dans les parages de Santa-Marta, au nord-est de Carthagène, côte de la terre ferme de l'Amérique centrale, avec huit vaisseaux et une corvette, il n'hésita pas, malgré l'infériorité de ses forces, à l'aller chercher. Il le rencontra, le 30 août 1702, à la hauteur de cette île et lui livra combat pendant cinq jours de suite. Ces actions consécutives furent très-meurtrières, surtout pour les Anglais; le vice-amiral Bembow fut très-gravement blessé, Ducasse, sur son vaisseau *l'Heureux*, se vit parfaitement secondé par son capitaine de pavillon Bennet, capitaine de frégate, par les lieutenants de vaisseau de Courcy, de Tierceville, de Ricouart, de Vangangelt-Desmarets, qui mourut peu après, et par les enseignes du Crest de Chigy, de Fricambault, du Houx et du Touchet; Ducasse eut aussi beaucoup à se louer des capitaines de vaisseau de Roussy, de Poudens et de Demuin, ainsi que du capitaine de brûlot Cauvet et du lieutenant de Saint-André. Demuin, avec *l'Apollon*, soutint longtemps le feu de toute l'escadre anglaise. Saint-André, avec sa flûte *le Prince de Frise*, « tint son coin le premier jour, dit Ducasse lui-même dans sa lettre au ministre, comme s'il avait eu un vaisseau de 60 canons; il garda son poste jusqu'à ce que les ennemis le quittèrent, et ensuite il manœuvra en habile homme et du métier. » *L'Agréable*

perdit son mât de misaine et *l'Apollon* ses trois mâts ; *l'Heureux* ne fut pas non plus sans beaucoup souffrir dans ces cinq jours de combat. Mais tous les vaisseaux anglais furent désemparés, et ne songèrent plus à employer leurs restes de manœuvres que pour aller s'enfouir dans leurs ports, tandis que Ducasse continuait sa route et entrait dans Carthagène qui, après l'avoir vu naguère monter en vainqueur à l'assaut de ses murailles, le saluait maintenant comme un protecteur.

Le Moyne d'Iberville, capitaine de frégate, avait été envoyé, dès la fin de l'année 1701, à la Louisiane, avec trois bâtiments, *la Renommée*, de 40 canons, qu'il montait en personne, *le Palmier*, de même force à peu près, commandé par Le Moyne de Serigny, son frère, lieutenant de vaisseau, la frégate légère *l'Enflammé*, de 6 canons, mise sous les ordres d'un simple garde-marine, nommé La Ronde Denis, plus un traversier, commandé par l'enseigne Josselin de Marigny. D'Iberville avait principalement pour mission d'affermir la colonie qu'il avait fondée et d'empêcher les Anglais de venir s'établir du même côté. Ce fut pour lui une occasion de faire d'importantes observations et de communiquer au gouvernement des avis sur ce qu'il y avait à faire dans ce pays. Il donna ses ordres à Le Moyne de Serigny et à Le Moyne de Bieuville, ses frères, pour fortifier certaines positions, particulièrement pour établir un fort à quatre bastions dans la Mobile, à seize lieues de l'île du Massacre ; il ne s'occupa pas moins de la défense de Pensacola. Il remonta le cours des rivières et nota, avec un soin particulier, les contrées qui pouvaient fournir des bois, surtout de beaux mâts à la marine. Parmi les autres richesses du pays qu'il énuméra, le commerce des pelleteries fut mis au premier rang ; il ne l'évalua pas, rendu en France, à un produit moindre de deux millions cinq cent mille livres par an pour les débuts ; il n'oublia point les mines de plomb, de cuivre, non plus que celles d'argent qu'il signala comme devant se trouver du côté des Panis, près du Nouveau-Mexique ; il donna les noms et le chiffre des populations des nouvelles possessions que la découverte de La Salle et la sienne avaient procurées à la France. Il indiqua les moyens de coloniser d'une manière prompte et sûre. « Il ne faudrait pas absolument permettre, dit-il, dans un de ses mémoires de 1702, aux Français

d'aller commercer avec les sauvages sur les lieux de chasse, de crainte qu'ils ne se débandent et ne deviennent coureurs de bois, comme ils ont fait en Canada, joint à ce qu'ils ne cultivent pas les terres pendant qu'ils sont dans les bois..... Gardant la Mobile, comme il est absolument nécessaire, sans quoi tout ce pays-ci ne nous vaudra rien, je ne voudrais pas envoyer sur le bas du Mississipi beaucoup de familles, mais bien peupler la rivière de la Mobile et ses environs. Ce doit être le centre de cette colonie, d'où on communiquera facilement, à cheval, à tous les endroits établis sur les bords du Mississipi, depuis les Auma jusqu'au Missouri et Illinois, en moins de quinze jours. Il serait nécessaire d'envoyer dans ce pays des familles, surtout des laboureurs, afin qu'on ne soit plus obligé d'y faire passer des vivres. On y pourra construire des vaisseaux de telle grandeur que l'on voudra sur l'île du Massacre... Ayant les vivres là à bon compte, on y pourra construire à beaucoup meilleur marché qu'en France, en faisant marché avec les constructeurs..., car de vouloir bâtir là pour le compte du roi à journée, il en coûterait plus et il serait à craindre que les gens qu'il y enverrait, chargés de ses dépenses, ne s'y enrichissent en peu de temps. Des gens à leur aise en France n'y voudraient pas volontiers aller; ce n'est pas le penchant des Français de quitter de si loin leur pays quand ils y ont leurs commodités; ce qui fait que nos colonies avancent si peu, c'est que l'on n'y envoie et qu'il n'y va que des gueux pour s'y enrichir, qui y passent leur vie avant d'etre en état d'y faire des entreprises; la colonie languit pendant ce temps-là; il est à souhaiter qu'il n'en soit pas de même de celle de la Mobile et que la France, en la mettant en état, en tire promptement bien des choses dont elle a besoin et dont elle se fournit chez les étrangers (1). » A la suite de cette expédition, d'Iberville passa en France vers le milieu de l'année 1702, après avoir été atteint d'une épidémie, et y fut nommé capitaine de vaisseau. Il proposa alors au cabinet de Versailles un plan d'attaque contre les flottes ennemies de la Virginie et de Terre-Neuve, en même temps que contre toutes les côtes de la Nouvelle-Angleterre. Le projet était agréé; déjà cinq bâtiments de guerre et deux flûtes étaient armés, quand on en disposa pour autre chose. D'Iberville ne se rebuta point; il forma un autre plan qu'il se proposait d'exécu-

ter avec *le Pélican*, *la Renommée* et une petite frégate ; mais il fut encore arrêté au moment du départ. Une longue et grave maladie suspendit, pendant plusieurs années, son étonnante activité.

Le capitaine de frégate de La Roque et le lieutenant de vaisseau Charles Nourry de Saint-Vandrille, demandèrent et obtinrent l'autorisation d'armer en course les bâtiments de l'État *la Mutine*, de quarante canons, et *l'Hermione*, de vingt-huit, pour aller troubler le commerce des Anglais à la côte occidentale d'Afrique. Partis de La Rochelle, le 20 juillet 1702, ils rencontrèrent, près de Madère, un brigantin anglais qui leur apprit que le fort de Gambie n'avait pas été rétabli pendant la dernière paix et que les Anglais qui se trouvaient dans cette colonie ignoraient encore que la guerre fût déclarée. Ils résolurent de s'y rendre et mouillèrent, le 5 novembre, dans la rivière de Gambie à la portée du canon du fort démantelé, et sommèrent le commandant de capituler. Celui-ci répondit d'abord avec son artillerie; mais, dès que *la Mutine* lui eut lâché quelques bordées, il amena le pavillon britannique. Tout n'était pas fini; les habitants et une multitude de nègres voulurent encore défendre la colonie anglaise et se battirent en désespérés. De La Roque fonça sur eux, l'épée d'une main et le pistolet de l'autre; dans le fort de la mêlée il reçut trois coups de feu dont il mourut sur-le-champ. Un sous-brigadier des gardes de la marine, nommé Pierre de Vauquelin, fut accusé de l'avoir tué, sans doute par imprudence, et cassé pour ce fait. Saint-Vandrille prit la place du chef de l'expédition et soumit le commandant et les officiers ennemis à une rançon de six mille livres sterling; il reprit la route d'Europe et entra en rade de La Rochelle, le 31 août 1703, avec deux prises anglaises, l'une de vingt et l'autre de dix canons.

Vers ce temps, les événements auraient été complétement favorables aux possessions coloniales de la France et de l'Espagne, si le comte de Gennes, capitaine de vaisseau, qui commandait la partie française de Saint-Christophe, en l'absence de secours qu'il avait droit d'attendre, n'eût perdu trop promptement espoir, et n'eût rendu la colonie à des forces considérables d'Angleterre, commandées par le gouverneur général Codrington. On n'eut point égard à ses anciens et bons services; il fut cassé de tous ses grades et honneurs. Il revenait en France sur *la Thé-*

tis pour justifier sa conduite et se faire relever de la flétrissure dont on l'avait frappé avec une trop grande précipitation, quand ce bâtiment fut attaqué par des forces supérieures et tomba au pouvoir des Anglais. L'infortuné marin fut emmené prisonnier à Plymouth où il finit ses jours dans le désespoir, en 1705.

Codrington, gouverneur général des îles anglaises, encouragé par son succès à Saint-Christophe, fit une entreprise, en 1703, sur d'autres colonies françaises. Repoussé aux Saintes et à l'îlot à Goyave, il parut devant la Guadeloupe, où son père avait échoué en 1691, avec quarante-quatre voiles, dont dix vaisseaux, le tout portant quatre mille hommes de troupes de débarquement. Il opéra sa descente aux Habitants, pénétra jusqu'à la Basse-Terre et se rendit même un instant maître du fort. Mais le chevalier Auger, à la tête de la garnison et des habitants de l'île, lui fit payer cher ces débuts. Il harcela incessamment ses troupes et le repoussa à sa tentative de descente aux Trois-Rivières; il le tint plusieurs jours en échec à la rivière du Galion et donna ainsi le temps à Gabaret, lieutenant du roi au gouvernement général des îles françaises, de lui amener de la Martinique un secours de sept cents hommes, avec lequel il mit les Anglais en déroute complète. Ceux-ci qui avaient perdu près de deux mille hommes, tant tués que prisonniers, signalèrent leur fuite par l'incendie; ils brûlèrent le lieu dit les Habitants, le Baillif et le bourg de la Basse-Terre. Le 19 mai, ils évacuèrent entièrement l'île et levèrent l'ancre pour retourner à la Jamaïque.

Le général Codrington, pour se dédommager de sa défaite, remit bientôt à la voile dans le dessein d'aller attaquer la colonie française de Plaisance à Terre-Neuve; mais, avisé en route de la manière vigoureuse dont il serait reçu par le gouverneur Daniel Auger de Subercaze et par les habitants, il abandonna son projet et ordonna à l'escadre anglaise de le ramener au port d'où il était parti.

Les Hollandais de la côte d'Or en Guinée, échouèrent, en 1703, dans une tentative qu'ils firent contre un fort que les Français avaient construit depuis deux ans au lieu appelé par eux Isiguy. Le commandant du fort, nommé de La Vie, à la tête de la petite garnison, poussa les ennemis de telle façon qu'ils s'estimèrent trop heureux de pouvoir regagner leurs navires, avec perte d'une notable partie de leur monde et de leurs canons.

Cependant d'Iberville s'était tant bien que mal rétabli de sa dernière et longue maladie en France, et avait soumis au cabinet de Versailles un nouveau projet d'armement pour aller surprendre la Barbade, l'une des plus riches colonies anglaises, attaquer d'autres îles et faire main-basse sur les convois des ennemis dans les mers d'Amérique. Le cabinet de Versailles, liant ce projet à un autre qu'apparemment Ducasse avait médité sur la Jamaïque, accorda à d'Iberville onze bâtiments de l'État, gréés, carénés et munis de toute l'artillerie et de toutes les provisions de guerre nécessaires, à la charge par lui et ses associés de subvenir à la solde et aux vivres des équipages, et de faire entrer le roi dans un cinquième de toutes les prises; les frais de garde et de justice, le dixième de l'amiral et le dixième de l'équipage étant préalablement levés; on accordait en outre à d'Iberville, par cette convention signée à Versailles, le 29 août 1705, six cents soldats surnuméraires qui devaient être payés par l'État, de même que les officiers, gardes de la marine et bombardiers; le roi se réservait de nommer aux commandements des bâtiments qu'il fournissait. D'Iberville devait avoir autorité sur tous les capitaines de l'armement; mais il avait ordre, après son expédition de la Barbade ou dans le cas où il ne pourrait l'entreprendre, de se ranger sous le pavillon de Ducasse et d'obtempérer aux ordres de cet officier général dans le cas où il en serait requis. Le comte de Chavagnac, capitaine de vaisseau, prit le devant sur d'Iberville, à qui il devait obéir, avec une division de quatre bâtiments de guerre et une flûte Arrivé à la Martinique, il embarqua un détachement de troupes, commandé par le lieutenant de roi du Parquet, quelques milices aguerries et cinq à six cents flibustiers; quelques bâtiments d'armateurs se joignirent à sa division; et, sans attendre d'Iberville, il alla faire une descente à Saint-Christophe, le 21 février 1706, ravagea et pilla la colonie anglaise pendant plus de huit jours, prit et encloua trente pièces de canons, et ne se rembarqua que quand il eut ramassé pour plus de trois millions de butin, monnaie du temps. Le 7 mars 1706, d'Iberville, qui avait arboré sa cornette sur *le Juste*, vint à son tour mouiller à la Martinique avec six bâtiments de guerre. Chavagnac, avec une partie de sa division, se joignit à lui; ils embarquèrent onze cents flibustiers et autres individus de la co-

lonie; mais, le projet d'attaque de la Barbade ayant été éventé, d'Iberville dut se résigner à cingler vers quelque colonie anglaise moins puissamment garantie. Il parut, le 2 avril, devant l'île de Nevis, y opéra un débarquement, y fit prisonniers habitants, soldats, officiers, tout jusqu'au gouverneur. Ceux-ci, pour se racheter lui livrèrent toutes les richesses de la colonie en argent et en marchandises, plus de sept mille nègres, ainsi que trente navires les uns armés en guerre, les autres chargés pour le compte du commerce britannique. Le tort causé aux Anglais par cette exécution fut incalculable, et ce qu'il y eut d'extraordinaire, c'est qu'il ne coûta au vainqueur que cinquante hommes tués ou blessés.

D'Iberville, après être revenu à la Martinique, où son dernier succès répandit des richesses immenses, reprit son dessein de l'année 1703, d'aller attaquer les flottes marchandes de la Virginie et de Terre-Neuve, ainsi que les côtes des possessions anglaises en Amérique, depuis la Caroline jusqu'à Bacton. Il mit en conséquence à la voile pour la Havane, afin de tomber d'abord sur la flotte de la Virginie, dans le temps où elle s'assemblait pour faire retour en Europe. Mais cette entreprise importante devait être interrompue par la fin prématurée de son chef. D'Iberville, dont la carrière avait été signalée par vingt ans de combats, de découvertes et d'utiles fondations, fut victime, à la Havane, d'une seconde attaque d'épidémie. C'était un héros dans toute l'étendue de l'expression. Si ses campagnes, prodigieuses par leurs résultats obtenus avec les plus faibles moyens matériels, avaient eu l'Europe pour témoin et non les mers sans retentissement des voisinages du pôle, il eût obtenu de son vivant, et après sa mort, un nom aussi célèbre que ceux des Jean Bart, des Duguay-Trouin et des Tourville, et fût sans aucun doute parvenu aux plus hauts grades et aux plus grands commandements dans la marine (2).

Sa mort toutefois n'avait pas laissé l'Amérique française sans vaillants défenseurs. En 1707, les habitants de la Nouvelle-Angleterre et de la Nouvelle-York étant venus, avec vingt-quatre bâtiments, dont un de 56 canons et quatre de 28, faire un débarquement à Port-Royal d'Acadie, furent d'abord repoussés, au nombre de deux mille, devant le fort de ce nom,

par Subercaze, passé du gouvernement de Plaisance à celui de l'Acadie, puis défaits en plaine par cent vingt Français sous les ordres du même chef. Comme ils persistaient dans leur projet de conquête, une dernière sortie de la garnison eut lieu, dans laquelle ils perdirent deux cents hommes, ce qui les contraignit à se rembarquer le 12 juin.

Promu depuis peu au grade de lieutenant général des armées navales, par suite de la mort de Vilette-Murçai, Ducasse fut de nouveau envoyé en Amérique, avec cinq vaisseaux et quatre frégates, pour ramener la flotte des galions de la Nouvelle-Espagne. Arrivé à la Martinique, le 22 novembre 1707, il alla ensuite à la Havane pour y rassembler les galions qu'il fit entrer heureusement, le 28 août 1708, au port du Passage en Espagne, chargés d'une valeur de près de soixante millions. Il ne montait plus le vaisseau *l'Heureux* d'où était venu le jeu de mots « l'Heureux Ducasse, » mais il n'avait pas moins bien fait sur *le Magnanime*, soit en allant, soit en revenant, et n'avait pas perdu un seul des navires qu'on lui avait confiés. Lui qui avait enlevé tant de bâtiments aux ennemis, il s'entendait mieux qu'aucun marin étranger de cette époque à bien garder ceux que l'on abritait sous ses ailes protectrices. Toutes les fois que des escadres de guerre beaucoup plus fortes que la sienne le poursuivaient, il les évitait, déjouait leurs plans : toutes les fois qu'il en rencontrait avec lesquelles il pût se mesurer sans trop de chances mauvaises, il les attaquait et les battait. Quoique le nom de Ducasse ne retentisse pas dans l'histoire en général autant que celui de plusieurs autres marins célèbres, il n'en est pas moins vrai que ce fut un des plus grands hommes de mer que la France ait jamais eus, et que ses actions sont là pour attester qu'aucun ne rendit de plus nombreux et utiles services.

En 1709, une troupe de Français de l'établissement de Plaisance, conduite par le lieutenant de roi Saint-Ovide, et envoyée par le commandant Costebelle, prit de nouveau le fort Saint-Jean de Terre-Neuve sur les ennemis et y installa un commandant français. Cette année, une armée de colons et de soldats anglais, ainsi que d'Indiens dévoués à leur cause fut détruite dans le Canada.

Vers le même temps, le capitaine Parent, avec une division de

quatre frégates, alla croiser sur les côtes occidentales d'Afrique. Le 4 avril 1709, il réduisit le fort de Gambie et obligea le commandant anglais à saluer de douze coups de canon le pavillon de France. Il s'empara en outre d'un bâtiment ennemi, qu'il s'adjoignit pour aller attaquer, dans le golfe de Guinée, l'île de Saint-Thomé, qui servait de relâche aux navires destinés pour les Indes-Orientales et appartenait aux Portugais. Parent fit une descente dans l'île, emporta d'assaut le fort et la ville, rançonna les habitants de quarante mille crusades, et prit, en revenant, six navires de la même nation.

Cette même année encore, le capitaine armateur Duclerc, commandant *la Valeur*, de 36 canons, se distingua en combattant les Portugais et les Anglais. S'étant laissé approcher à dessein par un bâtiment de 40 canons de cette dernière nation, il l'enleva à l'abordage et l'amena à la Martinique.

L'année suivante, le sort tourna contre lui. Sur sa proposition, la gouvernement français lui confia un vaisseau de guerre, quatre frégates et mille hommes de troupes de la marine, avec lesquels il partit de La Rochelle, le 10 mai 1710, pour aller opérer un débarquement au Brésil et tenter de prendre Rio-Janeiro. Chemin faisant, il ramassa plusieurs navires anglais et portugais. Parvenu aux côtes du Brésil, il laissa ses bâtiments mouillés à l'Ile-Grande, et, décidé à faire son attaque de Rio-Janeiro par terre, il débarqua avec ses troupes sans opposition à la barre de Gorretata. Guidé par des Indiens, il arriva à la capitale du Brésil, la surprit et y entra d'abord, malgré une grêle de mousqueterie qui partait de toutes les fenêtres des maisons. Un gros de Portugais s'était fortifié à la hâte dans une halle couverte; Duclerc voulut en enfoncer les portes et enlever la position; mais, dans ce moment, il se vit enveloppé avec sa petite troupe par plus de dix mille individus qui le forcèrent à capituler. A la nouvelle de cet événement les frégates qui étaient restées à l'Ile-Grande ne songèrent plus qu'à faire voile pour la Martinique; elles laissèrent ainsi le malheureux Duclerc à la merci de la fureur des Portugais qui le massacrèrent sans avoir égard à la capitulation. Mais un illustre vengeur lui était réservé, comme on le verra tout à l'heure.

Dans la Nouvelle-France et dépendances, où deux gouver-

neurs généraux, de Caillières et le marquis de Vaudreuil, capitaine de vaisseau, avaient succédé, l'un après l'autre, au comte de Frontenac, les affaires des Français subirent plusieurs alternatives, tantôt favorables, tantôt défavorables, durant la guerre de la succession d'Espagne. Après avoir échoué plusieurs fois contre Plaisance en Terre-Neuve et Port-Royal d'Acadie, les Anglais réussirent enfin à s'emparer de cette dernière et importante position, qui était en quelque sorte la clef du Canada. Par compensation, une expédition considérable, dirigée par terre et par eau, contre Québec, en 1710, échoua de la manière la plus complète. La flotte d'Angleterre, commandée par l'amiral Hoveden Walker, fit naufrage dans le Saint-Laurent, par le fait de l'ignorance de ceux qui la conduisaient ; huit vaisseaux périrent corps et bien ; peu s'en fallut que pas un seul bâtiment, pas un seul homme n'échappât. A son retour en Angleterre, le vaisseau-amiral de cette flotte détruite sans combat sauta avec ceux qui le montaient dans le port de Spithead. Les Français voulurent mettre à profit les circonstances pour reprendre l'Acadie ; mais la paix devait se conclure en Europe avant qu'ils eussent eu le temps de mener à bonne fin leurs projets en Amérique.

Le gouvernement de Louis XIV voulant donner une preuve d'intérêt, malgré le malheur des temps, aux établissements français des Indes-Orientales, envoya pour les soutenir, vers la fin de l'année 1710, deux vaisseaux et une frégate, sous le commandement de l'officier de marine de Roquemador. Chemin faisant le chef de cette expédition prit un bâtiment hollandais, le 18 janvier 1711, et y fit mettre le feu après avoir enlevé sa cargaison ; le 28 avril suivant, il donna la chasse à un bâtiment anglais de 20 canons, le força d'amener après deux heures de combat et trouva dessus, outre le gouverneur du Bengale et sa famille, pour deux millions de valeurs. Après avoir conduit sa prise à Bourbon, il partit de cette île dans le courant de juin, avec trois bâtiments, entre autres *l'Éclatant*, qu'il montait ; mais depuis lors on n'entendit plus parler ni de ce bâtiment, ni des deux autres; on en conclut qu'ils avaient dû être engloutis corps et biens.

Dans les premiers mois de l'année 1711, le lieutenant général Ducasse fut encore chargé d'aller, avec *le Saint-Michel*, qu'il

montait, et *l'Hercule* et *le Griffon*, capitaines de Broglie et de Tourouvre, chercher les galions d'Amérique pour le compte de l'Espagne. Il s'empara, le 10 avril, d'un bâtiment portugais richement chargé, arriva à Saint-Domingue le 16 mai, mouilla à Carthagène des Indes le 8 juin, en partit le 1er août, avec l'amirante et les galions, et amena, avec son succès ordinaire, à la Corogne et au Port-Vendres, son convoi dont le chargement était évalué à plus de quarante millions de livres du temps.

Cependant, la fin malheureuse de l'expédition du capitaine Duclerc au Brésil était vivante au cœur de tous les marins et de tous les armateurs français. Ils étaient impatients d'en aller tirer vengeance, Duguay-Trouin par-dessus tous.

L'habile et entreprenant capitaine, connaissant l'épuisement des finances de l'État, demanda seulement, dans ce but, des vaisseaux et se chargea de former une compagnie qui ferait les frais nécessaires de l'expédition. Dès qu'il eut obtenu l'agrément et les vaisseaux du roi, il arma avec une célérité prodigieuse *le Lis*, *le Magnanime*, de 74 canons chaque, *l'Achille*, *le Glorieux*, *le Brillant*, de 66 canons chaque, *le Fidèle*, de 60, *le Mars*, de 56, *l'Argonaute*, de 46, *le Chancelier* et *l'Aigle*, de 40 chaque, *l'Amazone* et *la Bellone*, de 36 chaque; *la Glorieuse*, de 30, *l'Astrée*, de 22, *la Concorde*, de 30, et deux galiotes à bombes, *la Française* et *le Patient*. Toutefois il ne put empêcher que les Anglais ne pénétrassent son dessein et n'en donnassent avis au gouvernement portugais. Ils envoyèrent même une flotte de vingt vaisseaux, commandée par le chevalier de Lenk, pour bloquer la rade de Brest et empêcher la sortie de l'escadre de Duguay-Trouin. Mais celui-ci, instruit de son côté de ce qui se passait contre lui en Angleterre, gagna, dès le 3 mars, le port de La Rochelle, d'où il fit voile, six jours après, pour le Brésil; de sorte que quand la flotte anglaise se présenta, le 15 du même mois, devant le goulet de Brest, elle en fut pour ses frais et sa déconvenue. Le 21 mars Duguay-Trouin prit une frégate d'Angleterre dont il augmenta son escadre. Il arriva, le 11 septembre 1711, avec ses dix-huit bâtiments de toutes grandeurs, qui portaient environ deux mille quatre cents hommes de troupes de débarquement, devant la baie de Rio-Janeiro, dans le dessein d'en forcer l'entrée plus étroite encore que le goulet de Brest,

et de s'emparer ensuite de la capitale des possessions portugaises dans l'Amérique. Sans donner le temps aux ennemis de se reconnaître, il ordonna au capitaine de Courserac, qui connaissait l'entrée de la baie, de se mettre avec son vaisseau, *le Magnanime*, à la tête de l'escadre, et lui-même, sur *le Lis*, il suivit, dans une position convenable pour voir ce qui se passait tant sur le premier que sur le dernier de ses bâtiments. Courserac s'avance, montrant avec fierté le chemin à toute l'escadre, sous le feu des forts et des batteries qui défendaient le goulet. Quatre vaisseaux de guerre qui joignaient leur canon à celui des fortifications, ne purent empêcher l'escadre française de pénétrer dans la rade de Rio-Janeiro; ils furent obligés d'aller s'échouer sous les batteries de la ville, pour éviter l'abordage dont on les menaçait. Duguay-Trouin, jusque dans la rade, avait à chaque instant un nouvel obstacle à surmonter, avant d'arriver au corps de la place. Là, c'était le fort de Villegagnon, qui rappelait, par son nom, les vieux essais de colonisation des Français au Brésil; ici l'île aux Chèvres, qui était dans un excellent état de défense, et nombre d'autres espèces de retranchements encore dont il fallait triompher. Duguay-Trouin s'empara de l'île aux Chèvres, et en fit son arsenal pour attaquer la ville même de Rio-Janeiro, bâtie le long de la mer, entre trois montagnes qui la commandent et qui étaient extrêmement fortifiées. On s'empara de plusieurs bâtiments qui se trouvaient dans la rade, et on en fit un nouvel entrepôt pour les troupes destinées à la descente. Cette descente eut lieu le 14 septembre et fut couronnée du plus entier succès. Après plusieurs engagements, dans lesquels les Français eurent toujours l'avantage, les Portugais désertèrent en masse la ville et les forts de Rio-Janeiro, et Duguay-Trouin y entra dans la journée du 21 septembre. Son premier acte fut de délivrer tous les prisonniers français qui restaient de la malheureuse expédition du capitaine Duclerc. Il éventa toutes les mines que les Portugais avaient faites en abandonnant leur ville, et contraignit successivement tous les forts détachés de la place à se rendre. Assuré désormais de pouvoir se retirer quand il le jugerait à propos, Duguay-Trouin examina à son aise lequel convenait le mieux, ou de conserver la ville de Rio-Janeiro, ou de la rançonner. Il se décida pour ce dernier parti, et convint avec les Portugais d'une

rançon d'environ deux millions deux cent mille livres, valeur du temps, payables en quinze jours. Après avoir embarqué sur ses vaisseaux la somme convenue et les plus précieux effets que l'on avait trouvés dans la ville, Duguay-Trouin mit à la voile de Rio-Janeiro, le 13 novembre 1711, et après avoir essuyé une affreuse tempête à la hauteur des Açores, et perdu, par suite, deux de ses vaisseaux, *le Magnanime*, capitaine de Courserac, et *le Fidèle*, capitaine de La Moinerie-Miniac, desquels on n'ouït plus parler, il arriva à Brest, regrettant beaucoup plus les braves marins que les flots venaient d'engloutir, que les trésors qui avaient disparu avec eux.

L'expédition de Rio-Janeiro plaça si haut Duguay-Trouin dans le monde naval, que, bien qu'il ne fût encore que capitaine de vaisseau, on le regarda comme le plus grand homme de mer de la fin du règne de Louis XIV. On raconte qu'à son retour en France, après cette expédition qui devait clore, avant le temps, sa carrière active de marin, Duguay-Trouin fut à tel point l'objet de l'attention publique, que le peuple s'attroupait autour de lui pour le contempler, et qu'il n'était pas jusqu'aux plus grandes dames qui ne se fissent un mérite de l'avoir vu, d'avoir recueilli quelques mots de ses lèvres. Louis XIV l'avait anobli, dès l'année 1709, en même temps qu'un de ses frères, Trouin de La Barbinais, qui avait aussi rendu d'éminents services comme armateur de vaisseaux; une pension considérable sur l'ordre militaire de Saint-Louis auquel il appartenait, et peu après, la cornette de chef d'escadre furent les récompenses accordées au vainqueur de Rio-Janeiro, qui, d'ailleurs, comme tous les hommes supérieurs, ne fut pas exempt de bien des dégoûts, cortége inévitable que la jalousie ne manque jamais de faire à la gloire.

Dans le temps que Duguay-Trouin revenait du Brésil, Cassard faisait voile de Toulon pour les mêmes mers, avec une escadre de trois vaisseaux, cinq frégates et deux caiches ou ketchs, bâtiments à deux mâts, carrés de l'arrière, ornés d'une élégante pouline à l'avant, et particulièrement en usage, à cette époque, chez les Anglais. Cassard avait sous ses ordres des officiers de marine dont les noms étaient déjà célèbres ou devaient bientôt le devenir. C'étaient, entre autres, un descendant du fameux baron de La Garde, un de Sabran, un de Pienne, un de Grasse; la jeune



noblesse de France, à défaut de marine royale pour faire briller sa valeur, n'hésitait en aucune occasion à servir sous les armateurs; outre que ceux-ci la conduisaient à la gloire, ils la menaient souvent aussi à la fortune. Chemin faisant pour l'Amérique, Cassard s'arrêta, dans le courant du mois de mai 1712, avec son escadre, aux îles africaines du cap Vert, qui appartenaient au Portugal, et résolut de prendre, ou tout au moins de mettre à contribution San-Thiago, la plus importante d'entre elles. Après s'être emparé d'un vaisseau anglais qu'il rencontra dans ces parages, il fit une descente au port de la Praya, le principal de l'île, et força le gouverneur portugais à rendre sa place; puis, se dirigeant vers Ribiera-Grande, capitale de San-Thiago, à laquelle on ne pouvait arriver que par un défilé des plus périlleux, il la somma fièrement d'ouvrir ses portes. Bien qu'il se trouvât alors dans la ville ou aux environs plus de douze mille personnes en état de porter les armes, la place de Ribiera-Grande fut lâchement abandonnée par son gouverneur, par sa garnison et ses habitants. Cassard en fit sauter les forts, en enleva ou en creva les canons, et mit le feu à la ville pour la punir d'une perfidie dont elle s'était rendue coupable vis-à-vis de lui. Il y avait préalablement ramassé un si grand butin pour l'envoyer sur ses vaisseaux, qu'on fut obligé d'en abandonner une partie évaluée à plus d'un million, de peur de trop charger l'escadre. Cassard se rembarqua, après avoir complétement ruiné l'île de San-Thiago, entrepôt des Portugais dans leur commerce avec la côte occidentale d'Afrique, et traita de la même manière plusieurs des autres îles du cap Vert. Gagnant ensuite les eaux de l'Amérique, il alla déposer ses trésors et réparer ses vaisseaux à la Martinique.

Les flibustiers de Saint-Domingue se souvenaient d'avoir vu Cassard diriger le service des mortiers à l'attaque de Carthagène; son intrépidité, son génie entreprenant leur étaient connus. ils lui demandèrent tous à se réunir, avec quelques bâtiments légers, à son escadre, et à faire partie des expéditions qu'il était près de diriger contre plusieurs des établissements anglais et hollandais en Amérique. Cassard savait ce que valaient ces hommes, pour servir des projets dans lesquels la promptitude et l'audace sont, pour moitié, les garants de la victoire; non-seulement il accueillit, mais il rechercha les flibustiers. Ainsi renforcé, il alla atta-

quer, au mois de juillet 1712, l'île de Montserrat, l'une des Antilles, qui était devenue colonie anglaise. Ayant rangé ses vaisseaux le long du rivage, il opéra sa descente à la faveur de son artillerie, et sans perdre un seul homme. Faisant ensuite transporter ses canons à terre, il les dirigea contre la ville dans laquelle il jeta bientôt un tel effroi, qu'on la lui abandonna avec tout ce qu'elle contenait de plus précieux. Cassard, en cette circonstance, n'eut garde de se conduire vis-à-vis des flibustiers comme avait fait le baron de Pointis à Carthagène : il leur donna loyalement la part du butin à laquelle ils avaient droit, et put compter sur eux pour le reste de la campagne. Les richesses enlevées dans l'île de Montserrat, parmi lesquelles se trouvaient une grande quantité de nègres, furent immédiatement dirigées sur la Martinique, en même temps que quatre bâtiments anglais remplis d'objets précieux, dont on s'était également emparé. L'île d'Antigoa, aussi l'une des colonies des Anglais aux Antilles, fut choisie presque immédiatement pour nouveau but des attaques de Cassard ; il y débarqua de la même manière qu'à Montserrat, en protégeant la descente de ses troupes de tout le feu de l'artillerie de ses vaisseaux. Les Anglais, saisis de terreur, abandonnèrent toutes les positions, toute la fortune qu'ils possédaient à Antigoa. Cassard resta huit jours dans l'île, enlevant à son aise et faisant transporter sur son escadre tout ce qui lui convenait ; quand ses vaisseaux furent remplis de nouveaux trésors, il leur fit faire voile une troisième fois pour la Martinique afin de les décharger. La Martinique était devenue le centre de ses opérations, et l'asile assuré dans lequel il venait entasser les richesses qu'il conquérait ; et à chaque fois qu'un pavillon triomphant apparaissait à l'horizon, les habitants d'accourir en foule sur la côte, en applaudissant et en s'écriant : « C'est encore Cassard avec les trésors de l'ennemi ! »

Le grand capitaine, malgré la faiblesse de son escadre et le peu de monde dont il pouvait disposer, osa tourner ses vues sur la puissante colonie que les Hollandais avaient fondée à la Guyane, et balancer, par l'attaque de Surinam, la gloire de Duguay-Trouin à Rio-Janeiro. Il arriva, le 10 octobre 1712, devant l'embouchure du fleuve qui a donné son nom à la ville même, fit mouiller ses vaisseaux au large, s'embarqua le même jour dans

des chaloupes avec onze cents hommes, et choisit à dessein la nuit pour remonter le cours du Surinam. Les Hollandais s'étaient préparés à une vigoureuse défense; tous avaient pris les armes; les fortifications de la ville de Surinam avaient été mises en état; plus de quatre-vingts pièces de canon étaient rangées sur le rivage pour empêcher la descente. Cassard avait espéré surprendre la place. Voyant qu'il est prévenu, il ne recule pas, et prend le parti de triompher à force ouverte. Il fait entrer son escadre dans le fleuve, et donne ordre à ses troupes de se tenir prêtes immédiatement pour la descente. Mais les vaisseaux qui devaient favoriser le débarquement, en battant les forts de Surinam de leur artillerie, ayant échoué à deux portées de canon de la place, il fallut attendre que la marée vînt les relever. La nature n'avait pas seulement fait de Cassard un habile marin, elle l'avait doué en outre des talents d'un ingénieur. Naguère encore, il avait été chargé de diriger des travaux importants à Toulon, et cette puissante cité maritime lui devait une partie de ses fortifications. Cette facilité de son génie fut d'un grand avantage à Cassard dans ses entreprises contre les places d'Afrique et d'Amérique. Le temps qui se passa avant que la marée eût relevé ses vaisseaux fut employé par lui à examiner en détail Surinam, ses abords, son château, et à sonder le fleuve. Cette étude lui signala des obstacles inattendus à surmonter. Le Surinam, en se rétrécissant, formait un coude vis-à-vis la ville et le château; le passage, qui se trouvait à une portée de fusil environ, était défendu par cent trente pièces de canon; il fallait essuyer le feu de cette formidable artillerie, passer de l'autre côté de la rivière, se frayer ensuite par terre un chemin qui traversât le coude d'un bout à l'autre, et rendît libre la communication des troupes avec les vaisseaux, en empêchant celle de la ville avec les habitations du dehors. Cassard détacha cent grenadiers, sous la conduite du capitaine Beaudinard, pour chercher une route à travers les bois et les marais; ils réussirent à l'ouvrir, sinon à la trouver toute faite, et s'emparèrent d'une habitation située de l'autre côté du fleuve. Un second bataillon fut envoyé pour soutenir le premier dans ce poste. Deux jours après, Cassard se mit en devoir de traverser lui-même la rivière dans des chaloupes avec le reste de ses soldats, en se faisant suivre de la frégate *la Méduse*, capitaine

d'Héricourt, et de deux bateaux chargés de vivres et de munitions de guerre. Cassard avait attendu que la nuit fût venue pour tenter ce passage; mais les Hollandais avaient éclairé les deux bords du Surinam : ils aperçurent les Français, et firent sur eux un grand feu, qui heureusement ne tua ou ne blessa que fort peu de monde. La frégate *la Méduse* passa avec les deux bateaux de sa suite; mais comme les canons de l'ennemi s'étaient particulièrement dirigés de son côté, elle fut criblée et mise dans l'impossibilité de continuer ses manœuvres. Cassard vit le danger dans lequel elle était, et celui du capitaine d'Héricourt qui se conduisit dans toute cette affaire avec une capacité égale à sa valeur; Cassard vole, dans un canot, au secours de *la Méduse*, malgré une grêle d'artillerie et de mousqueterie sous laquelle on essaie de l'anéantir, remorque la frégate avec l'aide de ses deux bateaux, la met hors de portée de l'ennemi, et la fait réparer avec une extrême célérité. Toutes ses troupes ayant traversé le fleuve, Cassard établit un camp dans l'habitation dont le capitaine Beaudinard s'était rendu maître, et y laissa la moitié de son monde sous les ordres du capitaine de Sorgues; il détacha ensuite l'officier d'Épinai, avec cinquante grenadiers, pour aller prendre un poste avantageux qui, une fois occupé, servit à couper aux ennemis toutes leurs communications. Quant à lui, à la tête d'un autre détachement, il alla, à plus de vingt lieues, s'emparer d'un poste non moins utile à ses opérations, en remit le commandement au capitaine de Grasse, et revint à son camp. Pendant son absence, le gouverneur de Surinam avait essayé, mais sans succès, de chasser les Français d'un des postes précédemment occupés. Cassard, aussitôt après son retour au camp, força les Hollandais à lui abandonner toutes leurs sucreries, qu'il fit réduire en cendres. Enfin la marée ayant relevé ses vaisseaux échoués, les canons et les bombes tout à la fois commencèrent à éclater du fleuve et de la terre, contre la ville et les forts de Surinam. Les Hollandais se défendirent vaillamment; encore un moment, et il semblait qu'ils allaient être tous ensevelis sous les ruines de leur ville. Dans cette extrémité le gouverneur envoya un parlementaire au camp français, pour offrir de racheter Surinam moyennant une contribution dont on conviendrait avec le vainqueur. Cassard y consentit, et Surinam paya, tant en sucre qu'en argent et en nègres, une rançon de

deux millions quatre cent mille livres, valeur du temps; c'était à peu près une année du produit de la colonie hollandaise. Le butin fait précédemment par les troupes dans les habitations fut tenu en dehors de cette capitulation. Dès le lendemain, le capitaine de Grasse fut détaché avec une frégate, une galiote à bombes et deux bateaux pour aller attaquer Berbiche et Askebe, deux petites colonies sur la côte de la Guyane hollandaise, qui furent réduites, en peu de temps, à se rendre et à se racheter.

La Martinique revit, pour la quatrième fois, l'intrépide Cassard. Ce célèbre capitaine la quitta pour cingler vers Saint-Eustache et Curaçao, petites îles que la Hollande possédait dans les Antilles. La première se vit forcée en un instant de capituler. La seconde, qui avait été le but malheureux d'une expédition du vice-amiral Jean d'Estrées, en 1678, après sa conquête de Tabago, devait opposer une grande résistance. Le conseil, assemblé à bord du vaisseau commandant, fut même d'opinion que Cassard compromettait sa gloire et celle de son escadre, en risquant une entreprise considérée par beaucoup comme téméraire. En effet, la ville de Curaçao, sans compter sa population, renfermait une garnison supérieure en nombre aux troupes que le commandant français avait sous ses ordres, et toutes les fortifications étaient garnies d'une imposante artillerie. Cassard recueillit d'un air calme tous les avis, et, prenant sur lui la responsabilité de l'événement, il démontra que le succès était non-seulement possible, mais assuré, il fit passer dans tous les cœurs la courageuse ardeur qui l'animait : l'attaque fut décidée. Le 18 février 1713, une descente fut opérée dans la baie de Sainte-Croix, à cinq lieues de la ville de Curaçao. La précaution que prit Cassard de tenir ses vaisseaux en travers jeta de l'inquiétude parmi les Hollandais, et les engagea à diviser leurs forces. Mais un accident imprévu fut sur le point de déconcerter les projets du commandant français. *Le Rubis*, capitaine de Sabran, fut emporté par les courants, avec deux autres vaisseaux chargés de troupes, de mortiers et de boulets. Cassard n'avait plus à sa disposition que onze cents hommes; le cœur ne lui faillit point en cette grave circonstance. Son courage et son habileté suppléèrent le nombre; à la tête de six cents soldats, il marche contre un détachement de huit cents Hollandais, retranchés sur le sommet d'une montagne qu'il fallait franchir avant

d'atteindre la ville de Curaçao ; ses troupes, animées par son exemple, gravissent sur la montagne, l'arme en avant et avec un tel élan que, dès le premier choc, les ennemis sont forcés de se retirer dans leurs retranchements, où on les poursuit, sans leur laisser le temps de respirer. Partout Cassard est le premier ; tous les coups des Hollandais sont dirigés sur lui ; il est blessé au pied, on l'emporte, mais il ne cesse point de donner ses ordres et de s'occuper des opérations. La confusion s'était mise un moment, après cet accident, parmi les troupes françaises ; mais d'Épinai n'avait pas tardé à les rallier et à les ramener à l'attaque. La résistance des Hollandais est opiniâtre ; elle n'est pas invincible ; à la fin, forcés dans leurs retranchements, ils abandonnent leurs bagages, leurs armes et jusqu'à leurs drapeaux. Cassard laisse à d'Épinai le soin de conserver le poste dont on vient de se rendre maître ; *le Rubis* et les deux autres vaisseaux qui avaient été entraînés par les courants, ayant rejoint l'escadre, il ordonne à de Beaudeville, commandant de l'artillerie, de se porter en avant, et d'aller prendre position avec les canons et les mortiers, tirés des vaisseaux, pour battre incessamment le fort et la ville de Curaçao. Beaudeville forme aussitôt un détachement de onze cents hommes, dont trois cents flibustiers, entre dans un défilé défendu par douze cents Hollandais et treize pièces de canon, fait mettre à ses gens la baïonnette au bout du fusil, s'élance à l'ennemi, renverse tout ce qui s'oppose à sa course ; le reste se replie vers la ville, et abandonne au vainqueur deux batteries qui fermaient le chemin de Curaçao. Les Français n'interrompent pas un instant leur marche victorieuse ; le 26 février, ils arrivent devant la place ; Beaudeville ouvre incontinent la tranchée devant le fort, fait mettre six mortiers en batterie, et commence le bombardement. Cassard envoie l'ordre au commandant de l'artillerie de menacer le gouverneur hollandais de mettre le feu à la ville de Curaçao, s'il ne la rend au plus vite. Celui-ci n'obéit point aux premières sommations ; mais enfin, désespérant de pouvoir se défendre plus longtemps, il capitula, et racheta la place moyennant une somme de six cent mille livres. Cassard, après cette expédition, qui termina sa campagne d'Amérique, alla se rétablir de sa blessure et réparer ses vaisseaux à la Martinique, où, dans ses différents voyages, il avait porté, en moins d'une année, une

valeur d'environ neuf à dix millions de livres, enlevée aux ennemis de la France.

Une escadre, commandée par un homme au dessous du vulgaire, un des hommes de Pontchartrain, vint se joindre à la sienne, et Cassard ne se trouva plus qu'en second ordre, au grand mécontentement de ceux qu'il avait conduits à la victoire. C'était un modérateur et même moins que cela qu'on lui avait envoyé; comme la paix était près de se conclure en Europe, si même elle ne l'était déjà, on semblait craindre que quelque grand coup de main, quelque fougue de courage contre les Anglais surtout, de la part du marin nantais, ne vînt tout compromettre. On ne put toutefois empêcher que, dans sa route de la Martinique en France, il n'attaquât et ne dispersât, avec sa seule escadre, l'autre restant inactive, une flotte anglaise, et qu'il ne lui enlevât deux vaisseaux. A son arrivée à Toulon, Cassard apprit qu'on l'avait nommé capitaine de vaisseau et chevalier de Saint-Louis. C'était peu sans doute pour tant d'exploits, surtout quand la paix allait mettre prématurément fin à une carrière si pleine encore d'avenir; ce n'était pas du moins l'ingratitude immense, odieuse, que l'on montra sous le règne suivant.

Les expéditions de Cassard en Amérique furent les dernières auxquelles prit part la célèbre flibuste de la Tortue et de Saint-Domingue. La flibuste, dès longtemps affaiblie par la désunion qui régnait entre les divers peuples européens desquels elle était sortie tout armée contre un seul peuple dans l'origine, contre les Espagnols, avait vu se disperser, s'anéantir, ou se fixer ses débris. En ce qui concernait Saint-Domingue, l'œuvre commencée par d'Ogeron et poursuivie par ses successeurs fut accomplie : les flibustiers devinrent les plus sédentaires des colons des Antilles françaises; la propriété n'eut pas de plus ardents défenseurs; pour la plupart fils de famille, ils reprirent aisément les grandes manières dont ils s'étaient à peine départis tandis qu'ils faisaient le métier d'écumeurs de mer ; et si ce n'est d'eux, c'est de leurs héritiers que l'on devait dire un jour aux Antilles françaises : *Nos seigneurs de Saint-Domingue*, alors que l'on dirait seulement : *Messieurs de la Martinique*, et *nos bonnes gens de la Guadeloupe*.

En Europe, la guerre touchait à sa fin. Le maréchal de Villars,

en remportant à Denain, sur le prince Eugène de Savoie, une victoire célèbre, le 24 juillet 1712, avait sauvé, sinon la France entière, au moins une partie de ses provinces du Nord, et inspiré aux ennemis des idées sérieuses de pacification. D'autre part, les dernières expéditions des Duguay-Trouin et des Cassard avaient fait jeter aux colonies des alliés un long cri de terreur qui était parvenu jusqu'aux métropoles européennes, dont les armateurs français ne cessaient pas de ruiner le commerce. La Hollande, qui, du temps de Guillaume d'Orange, avait été la première à appeler la guerre, fut la première à incliner vers la paix ; l'Angleterre, qui ne souffrait pas moins d'hostilités si prolongées, ne songea plus qu'à tirer quelque parti des succès qu'elle avait obtenus; elle se montra même toute disposée à abandonner ses alliés pour peu qu'ils persistassent dans leurs desseins guerriers. Une suspension d'armes eut d'abord lieu entre elle d'une part, et la France et l'Espagne de l'autre. Comme préliminaires de la paix définitive et du sort déplorable qui attendait l'une des plus importantes places maritimes de France, Dunkerque fut condamné à ouvrir ses portes à une garnison anglaise.

Philippe V ayant formellement renoncé à l'héritage de Louis XIV pour lui et sa postérité, et de leur côté, les ducs de Berri et d'Orléans ayant abdiqué leurs prétentions à venir sur la succession d'Espagne, en cas de mort de Philippe V et de sa descendance, la paix ne tarda pas à être signée, le 11 avril 1713, à Utrecht, entre la France et l'Espagne d'un côté, et la Grande-Bretagne, la Hollande, le Portugal, la Savoie et la Prusse, d'autre côté. La reine Anne d'Angleterre, il faut le reconnaître, y joua, par ses représentants, le rôle de conciliatrice et en quelque sorte d'arbitre. Louis XIV acheta les faveurs de son gouvernement, en s'engageant à combler le port et à démolir les fortifications de cette belle ville de Dunkerque, pour laquelle il avait fait des dépenses si considérables, et dont les armateurs avaient causé tant de pertes, inspiré tant de terreurs aux Anglais. Dunkerque fut sacrifié au besoin que la France avait de la paix; ce fut encore un service, bien affligeant service toutefois, que cette ville rendit au pays. Bientôt un commissaire anglais allait venir s'installer dans la place que Vauban avait élevée à un si magnifique degré de splendeur, et où Jean Bart était né; Vauban et Jean Bart qui

du moins étaient morts assez tôt pour ne pas être témoins d'une telle humiliation, et de la ruine de ce qu'ils avaient l'un créé, l'autre illustré.

La démolition des travaux faits à Dunkerque ne fut pas le seul sacrifice que l'Angleterre exigea de la France. Il fallut reconnaître à la Grande-Bretagne, par les traités, la possession de la baie d'Hudson, de l'Acadie et de la partie de l'île de Saint-Christophe dont elle s'était emparée durant la guerre, et non-seulement lui restituer ce qu'on avait conquis sur elle en Terre-Neuve, mais lui livrer pacifiquement toutes les positions françaises de cette île. Le ministère britannique était allé jusqu'à vouloir interdire aux Français la pêche de la morue sur les côtes du pays que l'on abandonnait; mais le plénipotentiaire de Louis XIV avait déclaré qu'à ce prix la France ne consentirait jamais à la paix, et qu'elle continuerait la guerre plutôt que de céder sur un point aussi capital, dont l'acceptation aurait entraîné la perte de ses classes de matelots. En conséquence, le droit de pêcher et de sécher le poisson dans la partie de l'île de Terre-Neuve comprise depuis le cap Bonaviste jusqu'à l'extrémité septentrionale, et de là, en suivant la partie occidentale, jusqu'au lieu appelé Pointe-Riche, fut laissé aux Français, à qui il fut interdit du reste d'aborder à Terre-Neuve durant toute autre saison que celle de la pêche, et d'y rester au delà du temps nécessaire pour sécher le poisson. Quant à l'Acadie, qui prit désormais dans toute son étendue le nom de Nouvelle-Écosse, et dont le poste principal, Port-Royal, prit celui d'Annapolis, en l'honneur de la reine Anne, il fut stipulé que les Français ne pourraient y exercer le droit de pêche qu'à trente lieues des côtes au sud-est, en partant de l'île de Sable inclusivement, et en tirant au sud ouest. L'île du cap Breton, ou Ile-Royale, et toutes les autres îles quelconques situées dans le golfe Saint-Laurent, telles que celles de Saint-Jean et d'Anticosti, restèrent aux Français pour qu'ils s'y établissent ainsi qu'il leur conviendrait. Mais l'Acadie, cette tête du Canada, était définitivement perdue, et l'on ne comprit jamais si bien toute son importance et tout ce à quoi elle pouvait conduire ses nouveaux maîtres, que quand on ne la posséda plus. Voilà pour ce qui concerne les conditions onéreuses imposées à la France dans les traités d'Utrecht.

La guerre continua un moment encore avec l'empereur d'Allemagne seulement. Ce n'était plus, depuis l'année 1711, Joseph Ier : c'était ce même archiduc d'Autriche qui avait aspiré à la succession de Charles II d'Espagne ; avec la couronne impériale, il avait reçu le nom de Charles VI. La paix entre Louis XIV et ce souverain fut enfin signée à Rastadt, par le maréchal de Villars au nom de l'un, et par le prince Eugène de Savoie au nom de l'autre. Des traités d'Utrecht et de celui-ci il résulta, en dehors des concessions faites à l'Angleterre dont il a été parlé, que la France resta, quant à ses frontières et à ses conquêtes, dans l'état où les traités plus glorieux de Nimègue et de Riswick l'avaient mise. La monarchie espagnole fit les frais principaux de ces divers traités. L'île de Sardaigne, la Lombardie, la couronne de Naples et les provinces qui lui avaient été réservées dans les Pays-Bas, à la paix de Nimègue, en furent détachées au profit de la maison d'Autriche.

De nouvelles royautés s'établissaient en Europe dans ce temps : le duc de Prusse, électeur de Brandebourg, était devenu roi, depuis une vingtaine d'années ; on augmenta encore ses États, par les présents traités, de la ville de Gueldre et du territoire avoisinant enlevés aussi à l'Espagne. Le duché de Savoie fut érigé en royaume en même temps qu'agrandi de l'île de Sicile, toujours aux dépens de la monarchie espagnole. Réduite ainsi à sa plus simple expression en Europe, celle-ci, mais sans y donner encore son consentement, fut même dépossédée par l'Angleterre de Gibraltar et de Minorque ; elle voulut maintenir son droit le plus longtemps possible, et refusa même pendant quelques années aux Anglais le privilége de l'*asiento*, ou droit exclusif de fournir de nègres ses colonies, droit que la compagnie française de Guinée avait exercé un moment, et dont elle avait tiré d'assez grands bénéfices.

Quoi qu'il en soit de ces dépossessions arrachées par les circonstances et que de nouveaux événements devaient bientôt modifier, la maison de Bourbon fut consolidée sur le trône des Espagnes et des Indes ; elle réduisit en peu de temps, avec l'assistance de la France, la capitale de la Catalogne et deux des îles Baléares, Majorque et Ivica, qui avaient profité de la guerre pour se révolter. Philippe V, en ne reconnaissant pas Charles VI pour empereur d'Allemagne plus qu'il n'était reconnu de lui pour roi d'Espagne, faisait tacitement

d'ailleurs ses réserves sur plusieurs des États que l'on venait de détacher de la monarchie espagnole, particulièrement du côté de l'Italie; et quoique la lassitude générale eût fait cesser les hostilités de tous côtés, on pouvait prévoir que l'Espagne les reprendrait, pour son propre compte, dès qu'elle se croirait remise des rudes secousses qu'elle venait d'éprouver.

La guerre de la succession d'Espagne avait causé de grands maux à la France; mais elle n'avait pas été moins onéreuse pour la Grande-Bretagne et les Provinces-Unies qui, plus d'une fois pendant sa durée, avaient aussi jeté le cri de détresse.

L'élévation au trône d'Espagne et des Indes d'un petit-fils de Louis XIV ouvrit la mer du Sud aux Français qui s'y précipitèrent en foule, les uns pour y faire du commerce, les autres pour défendre les côtes du Chili et du Pérou contre les agressions des Anglais et des Hollandais; d'autres y furent envoyés pour y porter leurs savantes études et en faire l'objet de leurs utiles observations. Ce fut alors que de nombreux navires de Saint-Malo reconnurent d'une manière certaine l'archipel des îles Malouines, qui précédemment était un grand objet d'incertitude, et dont plusieurs nations se disputent encore la découverte. Quelques-uns l'attribuent à l'Anglais Richard Hawkins, qui lui aurait imposé, en 1594, le nom de Maiden-Land (terre de la Vierge) en l'honneur de la reine Élisabeth, ce pour quoi ils ont dénommé cet archipel Hawkins's Maiden-Land. Mais la découverte d'Hawkins était environnée de tant de ténèbres pour les Anglais eux-mêmes, que quatre-vingt-quinze ans après, en 1689, un navigateur de la même nation, John Strong, croyait la faire à son tour, et, passant sans aborder dans un grand canal, donnait le nom d'îles Falkland aux terres qui le bordaient. Enfin, en 1721, l'amiral hollandais Roggewen, allant à la découverte autour du monde, chercha l'Hawkins's Maiden-Land des Anglais dans l'Océan Atlantique méridional, sous le trentième parallèle, et, ne trouvant pas cette île, unique pour lui, alla, de l'aveu de la relation hollandaise, à la recherche d'îles nouvelles que les Français avaient nommées îles Saint-Louis, ce qui prouve que dans ce temps on ne tenait pas la découverte d'Hawkins pour la même que celle faite par les Français. Ce n'est que par induction que l'on est arrivé à supposer depuis que la découverte, peut-être prétendue, d'Hawkins était la même

que celle des Malouins. Roggewen n'eut pas connaissance par lui-même de ces îles; mais un de ses navires, commandé par le capitaine Bauman, qui les vit, essaya à son tour de leur imposer un nom, celui de Belgique australe. Au milieu de tout cela, la découverte faite par les Malouins paraît encore la mieux constatée. Le capitaine Fouquet de Saint-Malo découvrit cette suite de terres auxquelles il donna le nom d'*Anican*, qui était celui de l'armateur dont il montait le navire. Deux marins de cette famille, La Cité d'Anican et Durocher d'Anican, commandaient des vaisseaux de l'expédition de Duguay-Trouin à Rio-Janeiro. En 1706, *le Maurepas* et *le Saint-Louis*, bâtiments de la compagnie française des Indes, reconnurent une partie de ces terres, et y firent même de l'eau dans un étang. Deux ans après, le 16 juillet 1708, leur partie nord fut découverte par le capitaine Poré de Saint-Malo, qui voulut lui imposer le nom du navire l'*Assomption* qu'il conduisait. En 1711, le capitaine Doublet, du Havre-de-Grâce, commandant le navire *le Saint-Jean-Baptiste*, chercha à passer dans un enfoncement qu'il voyait vers le milieu des îles, mais fut forcé de revirer de bord. La même année, le capitaine Brignon, de Saint-Malo, reconnut de très-près les trois îles Sebald, qui d'ailleurs n'avaient pas été moins bien vues par Beauchêne, dix ans auparavant. Tout semble concourir, les anciennes cartes et relations étrangères elles-mêmes, à conserver à l'archipel voisin du détroit de Magellan le nom d'îles Malouines, et il est inconcevable que les Français consentent à leur appliquer aujourd'hui le nom d'îles Falkland si mal à propos emprunté aux Anglais, ou celui d'Hawkins's Maiden-Land, d'après les probabilités, mais non d'après les entières réalités du savant Fleurieu.

En 1707, le P. Louis Feuillée, de l'ordre des Minimes, nommé mathématicien et botaniste du roi, passa dans la mer du Sud sur un bâtiment français dont il ne juge pas à propos de nommer le capitaine, quoiqu'il ait eu, dit-il, fort à s'en louer, et que ce fût un homme très-attentif aux choses de la science. Le capitaine en second, qu'il ne nomme pas davantage, était un homme plein d'expérience, âgé de soixante ans, sur lesquels il en comptait cinquante-deux de navigation. Le P. Feuillée passa le détroit de Le Maire, et trouva dans les ports du

Chili et du Pérou une grande quantité de navires français dont quelques-uns venaient de la Chine. Il rencontra une partie des vaisseaux d'une escadre française aux ordres du comte de Blénac. Le P. Feuillée changea plusieurs fois de navire et abandonna définitivement à Valparaiso, ville voisine de San-Yago, capitale du Chili, celui qui l'avait amené dans la mer du Sud. Sa qualité de religieux lui permit de visiter assez en détail les villes du Chili et du Pérou jusqu'à Lima, capitale de ce dernier pays. Il revint en France au mois de juin 1712, après avoir doublé de nouveau le cap Horn.

Le 6 janvier de cette même année, le bâtiment *le Saint-Joseph*, de 36 canons, fit voile de Saint-Malo pour la mer du Sud sous les ordres du capitaine Duchêne-Battas, ayant à bord l'ingénieur Frézier, qui a fait une savante relation de son voyage. Le 7 mai, on reconnut distinctement la Terre-de-Feu, escarpée en falaise sur les bords de la mer, paraissant boisée par bouquets, et laissant voir dans le fond de hautes montagnes presque toujours couvertes de neige. On alla chercher le détroit de Le Maire que l'on reconnut aisément, à trois mondrains uniformes, nommés les Trois-Frères, au-dessus desquels s'élève une haute montagne en pain de sucre, couverte de neige et reculée dans les terres; à l'est de ces mondrains on reconnut le cap Saint-Vincent, qui est une terre basse. On emboucha heureusement dans le détroit avec le flot, qui portait rapidement au sud et se séparait en deux courants, dont l'un enfilait le détroit, large seulement de six à sept lieues, et l'autre se jetait le long de la terre des États à l'est. On essuya de terribles coups de vent, avant de doubler le cap Horn et de dépasser ces terres affreuses qui, éparses en tronçons informes et de tous côtés déchirés par les flots, présentaient l'image d'un chaos. Le premier port de la mer du Sud dans lequel on mouilla, fut celui de la Conception. Là, l'ingénieur Frézier fit plusieurs remarques sur les habitants du pays, particulièrement sur les Indiens du Chili. Ils avaient conservé l'usage de ces *quipos* ou nœuds-parlant, au moyen desquels les anciens habitants du Pérou se transmettaient d'âge en âge leur propre histoire et celle des Incas leurs anciens souverains. « Les Indiens du Chili, dit-il, pour tenir un compte de leurs troupeaux et conserver la mémoire de leurs affaires parti-

culières, avaient recours à certains nœuds de laine, qui, par la variété des couleurs et des replis, leur tenaient lieu de caractères et d'écriture. La connaissance de ces nœuds qu'ils appellent *quipos* est une science et un secret que les pères ne révèlent à leurs enfants que lorsqu'ils croient toucher à la fin de leurs jours... Pour suppléer au défaut d'écriture, ils chargent ceux qui ont une heureuse mémoire du soin d'apprendre l'histoire du pays et de la réciter aux autres. C'est ainsi qu'ils conservent le souvenir du mauvais traitement que les Espagnols ont fait à leurs ancêtres lorsqu'ils les ont subjugués, ce qui perpétue la haine qu'ils ont pour eux. Mais lorsqu'on leur rappelle les avantages qu'ils ont eus dans la suite sur ces étrangers, et qu'ils ont chassé ceux-ci de cinq villes qu'ils avaient bâties dans leurs terres, leur fierté naturelle se ranime, et ils ne respirent que l'occasion de pouvoir les chasser encore une fois de la Conception. » Frézier peint les Indiens du Chili comme étant de bonne taille, ayant la poitrine large, le visage sans barbe et peu agréable, et les cheveux gros comme du crin. Ceux de l'île de Chiloë, dit-il, s'appellent Chonos ; ils vont presque entièrement nus, se jetant seulement sur les épaules une peau carrée dont ils se croisent les deux coins sur l'estomac, quoiqu'ils vivent dans un climat froid et parmi les montagnes. « Plus avant dans les terres, ajoute-t-il, est une autre nation d'Indiens géants, qu'ils appellent Caucahus. Comme ils sont amis des Chonos, il en vient quelquefois avec eux jusqu'aux habitations espagnoles du Chiloë. Dom Pedro Molina, qui avait été gouverneur de cette île, et quelques autres témoins oculaires du pays, m'ont dit qu'ils avaient approchant de neuf à dix pieds de haut ; ce sont ceux qu'on appelle Patagons qui habitent la côte de la Terre-Déserte et dont les anciennes relations ont parlé, ce qu'on a ensuite traité de fable, parce que l'on a vu dans le détroit de Magellan des Indiens qui ne surpassaient point en taille les autres hommes... Quelques vaisseaux ont vu en même temps les uns et les autres. En 1704, au mois de juillet, les gens du *Jacques* de Saint-Malo, que commandait Harrinton, virent sept de ces géants dans la baie Grégoire ; ceux du *Saint-Pierre* de Marseille, commandé par le capitaine Carman, de Saint-Malo, en virent six, parmi lesquels il y en avait un qui portait quelques marques distinctives par-

dessus les autres; ses cheveux étaient pliés dans une coiffe de filet fait de boyaux d'oiseaux, et il avait des plumes tout autour de la tête. Ces Indiens avaient pour habits des sacs de peau dont le poil était en dedans; le long des bras, dans les manches, ils tenaient leurs carquois pleins de flèches. Ils en donnèrent quelques-unes aux étrangers et les aidèrent à échouer leurs canots. Les matelots leur offrirent du pain, du vin, de l'eau-de-vie, mais ils refusèrent d'en goûter. Le lendemain on en vit du bord une troupe de plus de deux cents. Ces hommes, quoique plus grands, sont plus sensibles au froid que les autres; car les petits que l'on vit n'avaient qu'une simple peau sur leurs épaules (3). » Frézier changea de navire à Arica, côte du Pérou, puis à Hillo, où il trouva deux vaisseaux français venus de la Chine, l'un de 44 canons, commandé par le lieutenant de vaisseau Raguiène-Mareüil, qui avait fait emplette de soieries à Canton; l'autre de 16 canons, capitaine du Bocage, du Havre, qui avait chargé des marchandises à Émoï, et qui avait découvert et nommé le rocher de la Passion, dans le grand Océan. Il passa sur le navire du commandant Raguiène. Étant allé à Callao, il y trouva encore trois navires français, dont deux de Saint-Malo et un de Marseille. Le capitaine Brignon de Saint-Malo, qui commandait l'un d'eux, avait pris un trois-ponts portugais qu'il vendit au vice-roi espagnol. Frézier alla à Lima, d'où il revint à Callao. Il y changea encore de navire, et passa sur *la Marianne de Marseille*, capitaine Pisson. Ayant fait voile pour la Conception, il trouva dans ce port *le Saint-Jean-Baptiste*, *le François* et *le Pierre*, tous trois bâtiments malouins. C'était en vain que le gouverneur général du Chili, effrayé de l'affluence des Français qui étaient venus dans la mer du Sud pour y faire le commerce, avait publié un ordre pour les forcer à se rembarquer sous deux jours. Rien que du mois de décembre 1712 au mois de janvier 1713, il était arrivé sept navires de France, presque tous commandés par des Malouins; et bientôt on vit à la Conception quinze bâtiments à la fois de la même nation, portant ensemble deux mille six cents hommes, presque de quoi faire la conquête du Chili. Frézier revint de la mer du Sud par la même route qu'il avait prise pour aller. Il marqua, chemin faisant, la longitude du cap Horn, des découvertes des Malouins dont on a parlé, et de celles d'un autre

capitaine français nommé Marcand qui, le 15 mai 1713, débouqua du détroit de Magellan dans la mer du Sud par un passage de la Terre-de-Feu, encore inconnu, mais qui pourtant peut-être, ajoute-t-il, était le même par où avait débouqué un bateau du comte de Gennes, en 1696. Ce canal a gardé le nom de Sainte-Barbe, qui était celui de la tartane que montait le capitaine Marcand (4).

La reine Anne était morte peu après avoir vu se conclure la paix d'Utrecht, et un prince allemand avait été appelé au trône de la Grande-Bretagne, sous le nom de Georges Ier. Le nouveau roi d'Angleterre entra dans les vues de son parlement pour presser les conséquences des derniers traités, en ce qui avait rapport à Dunkerque. Louis XIV avait déjà fait démolir presque toutes les fortifications de la place, chef-d'œuvre de Vauban, et le port était plus qu'aux deux tiers comblé; mais la destruction de certains travaux pouvant entraîner l'inondation de la ville, quelques lenteurs étaient apportées de ce côté, et l'Angleterre s'en plaignait sans cesse par ses ambassadeurs. Désespérant d'obtenir, par des négociations, quelque adoucissement au sort de cette belle cité maritime dont il n'avait fait le sacrifice qu'avec un si amer regret, Louis XIV venait de donner un nouveau sujet de suspicion à l'Angleterre, en jetant les yeux sur Mardick pour remplacer, autant que possible, ce qu'il perdait à Dunkerque. Déjà, par ses ordres, on construisait des écluses et divers ouvrages qui se liaient au projet d'un canal et d'un port sur ce point, quand les représentations incessantes de l'ambassadeur anglais déterminèrent, au mois d'avril 1715, la suspension, mais non la destruction des travaux commencés, sous le prétexte que c'était manquer à l'esprit des traités d'Utrecht, qui, en exigeant pour jamais la démolition du port de Dunkerque, n'avaient pu entendre, disait-on, qu'il fût loisible de le remplacer à si peu de distance (5). L'ambassadeur anglais ne se contentait pas encore de la suspension des travaux de Mardick; il en voulait la prompte destruction; et comme il insistait de la plus arrogante façon, c'est alors que Louis XIV lui aurait répliqué par ce mot : « Monsieur l'ambassadeur, j'ai toujours été maître chez moi, quelquefois chez les autres : ne m'en faites pas souvenir (6). » Louis XIV avait vraiment à cœur la gloire, la grandeur et la prospérité de la France;

Jérôme Pontchartrain n'avait pu lui faire perdre complétement de vue la puissance maritime de son royaume; les travaux faits à Mardick le prouvent assez. Malgré la malheureuse protection dont il couvrit, à la fin de sa carrière, un détestable ministre, ce prince comprenait que l'œuvre des Colbert n'était pas si entièrement abattue qu'on ne la pût relever, et qu'il restait à la France, dans ses classes de matelots, dans ses armateurs, tous les éléments d'une belle marine. Les grands hommes de mer ne lui manquaient pas. Ducasse venait de mourir à l'île Bourbon, le 25 juin 1715, après avoir contribué, comme on l'a dit, à la réduction de Barcelone; mais Victor-Marie d'Estrées, Duguay-Trouin, Cassard, Coëtlogon, Petit-Renau, La Galissonière le père, dont le fils commençait à se montrer, et nombre d'habiles et vaillants capitaines, qui n'avaient pas un moment laissé fléchir l'honneur et la renommée du pavillon français, étaient prêts à reporter sur une nouvelle marine royale l'éclat que la marine des armateurs avait conservé jusqu'au dernier coup de canon tiré dans la dernière guerre. Louis XIV mourut le 1er septembre 1715, avant d'avoir pu commencer cette résurrection, que son successeur n'était guère plus appelé à voir que lui. Avec le règne de Louis XIV finit le ministère de Jérôme Pontchartrain.

En résumé, malgré l'interruption de ses longues prospérités depuis la paix de Riswick, Louis XIV, après un règne de soixante et douze ans, laissa la France agrandie de plusieurs provinces, fortifiée de tous les côtés, dotée de beaux ports et de vastes colonies, respectée jusqu'aux extrémités du monde; sa marine, après avoir dominé sur toutes les mers du globe, portait encore ombrage à l'Angleterre et à la Hollande. Sans parler de l'éclat jeté par les arts, les sciences et les lettres, c'est assez pour que le règne de Louis XIV compte à jamais parmi les plus riches en grands résultats, les plus beaux, les plus glorieux de ceux qui ont illustré les monarchies européennes (7).

PÉRIODE

de

DÉCADENCE DE LA MARINE EN FRANCE.

RÉGENCE DE PHILIPPE D'ORLÉANS ET RÈGNE DE LOUIS XV.

De 1715 à 1763.

CHAPITRE VI.

De 1715 à 1723

Régence de Philippe d'Orléans, oncle de Louis XV. — Création d'un conseil de marine pour administrer. — Abaissement de la France devant l'Angleterre. — Quadruple alliance. — Courte guerre avec l'Espagne, bientôt suivie de la paix. — Corruption et politique égoïste et sans avenir de la régence. — Commerce et colonies. — Fondation de Lorient. — Système de Law. — Création d'une compagnie d'Occident, dans laquelle toutes les autres compagnies se fondent. — Rôle que joue la Louisiane dans le système de Law. — Fondation de la Nouvelle-Orléans. — Fondations des Français à l'île Royale. — Colonisations à Saint-Vincent et à Sainte-Lucie. — Affaires de la Martinique et de Saint-Domingue. — Les Hollandais à l'île d'Arguin, côte de Guinée. — L'île Bourbon. — Prise de possession de l'île de France. — Voyage autour du monde de La Barbinais-Le-Gentil. — Commencements de La Bourdonnais. — Fin de la régence. — Philippe d'Orléans gouverne encore quelques mois comme premier ministre. — Sa mort.

Le siècle de Louis XIV s'était évanoui ; tout ce qui était beau, tout ce qui était grand avait disparu, ou à peu près ; le vase de corruption de la régence de Philippe d'Orléans et du règne de Louis XV était près de déborder ; il infestait l'air au loin et menaçait l'avenir d'une décomposition complète. Tous les liens étaient relâchés ; chacun travaillait pour soi, personne pour l'intérêt public ; comme on n'avait plus foi en rien, pas même en un lendemain, on s'estimait content de vivre au jour le jour ; la vieille monarchie française ne semblait plus occupée qu'à se cacher à elle-même sous des fleurs trompeuses le tombeau dans lequel elle avait déjà un pied ; elle ne fonctionnait plus que par habitude, et son passé seul l'aidait encore à se soutenir.

Le régent fit rendre une déclaration du roi, le 15 septembre 1715, portant établissement de six conseils pour la direction des affaires du royaume, dont un pour la marine, composé

du comte de Toulouse, amiral de France, du maréchal et vice-amiral Victor-Marie d'Estrées, du maréchal de Tessé, général des galères depuis 1712 et à qui succéda peu après en cette dernière charge le chevalier d'Orléans, du nouveau vice-amiral de Levant Coëtlogon, du marquis d'Asfeld, du chevalier Renau (Petit-Renau), du comte de Champigny, et des sieurs Ferrand, Bonrepos et Vauvré. Le régent institua aussi un conseil du commerce où devaient figurer quelques députés des principales villes de négoce. L'amirauté de France fut maintenue. Cet état de choses devait subsister jusqu'en mars 1723, époque où Louis XV fut déclaré majeur.

Vers le temps de la formation de ce conseil, les habitants de la Martinique, mécontents de ce qu'on voulait exiger d'eux un nouveau droit de trente sous par quintal de sucre, et sous le prétexte que La Varennes, leur gouverneur, et Ricouart, leur intendant, exerçaient sur eux des violences, arrêtèrent ces deux personnages, et, après les avoir détenus quelques jours, les embarquèrent sur un navire marchand, qu'ils prirent soin de conduire jusqu'à quatre-vingts lieues de leur île et qui débarqua les deux transportés à La Rochelle. La cour s'émut de cet acte révolutionnaire, et envoya au chevalier de Feuquières, commandant de la Grenade, avec des provisions de gouverneur de la Martinique, l'ordre de se rendre immédiatement à son nouveau poste. En même temps, l'un des deux capitaines de vaisseau Gousset de La Roche-Alard, fut envoyé, avec la frégate *la Valeur*, des troupes et de l'argent, pour arrêter la sédition. Cet officier, à son arrivée, trouva tout rentré dans l'ordre. Une amnistie couvrit cette petite insurrection coloniale.

Au mois de novembre 1717, le duc d'Orléans, voulant renouveler les anciens traités avec les régences d'Alger, de Tunis et de Tripoli, envoya à cet effet *le Henri* et *la Vestale*, commandés par Duquesne-Mosnier et de Nangis. Partis le 26 décembre, ces deux bâtiments mouillèrent dans le port d'Alger le 16 janvier 1718, firent ratifier par dey tous les priviléges accordés aux Français par ses prédécesseurs et obtinrent pour la nation la permission de trafiquer et faire le commerce à Oran et une diminution d'entrée et de sortie sur les marchandises dans toute l'étendue de la Régence. Ils se rendirent ensuite à Tripoli où ils déterminèrent le bey

à leur remettre un bâtiment marchand avec plusieurs esclaves français et espagnols.

De retour à Toulon, au mois d'avril 1718, Duquesne-Mosnier et de Nangis furent presque immédiatement dépêchés avec *le Toulouse* et *la Parfaite* pour faire la visite des Échelles du Levant et protéger le commerce. Ils revenaient, après avoir rempli les principaux objets de leur mission, lorsque, le 28 novembre 1718, étant à la hauteur de l'île de Chypre dans la baie de Framagouste, *la Parfaite* donna sur un banc, s'entr'ouvrit et fut submergée. Malgré ce funeste accident, Duquesne-Mosnier se rendit à Tunis, le 22 décembre, pour se faire restituer plusieurs navires français pris par les corsaires barbaresques, et le bey intimidé accorda tout ce qu'on lui demandait.

A l'aide d'une sécurité trompeuse qui renfermait un avenir gros de catastrophes, le commerce, qui trop souvent se laisse séduire aux apparences du présent, se jeta dans quelques entreprises dont l'Angleterre dès lors convoitait les profits. La régence d'ailleurs, comme pour compenser son abandon de tous les principes de morale, de tous les intérêts de l'honneur français, feignait d'avoir grand souci des intérêts matériels et de prendre à cœur les affaires du négoce. Elle donna dans ce but plusieurs lettres patentes, déclarations et règlements. Au mois d'avril 1717, elle prétendit régler le commerce des colonies françaises, et décida que les armements des vaisseaux pour ces colonies, seraient faits dans les ports de Calais, Dieppe, le Havre, Rouen, Honfleur, Saint-Malo, Morlaix, Brest, Nantes, La Rochelle, Bordeaux, Bayonne et Cette. Elle donna un moment l'autorisation, bientôt révoquée, du libre commerce avec la côte de Guinée.

La compagnie des Indes-Orientales, nonobstant les dettes dont elle était surchargée, traînait encore une existence difficile. Elle avait sollicité, en 1714, le renouvellement du privilége dont elle jouissait depuis un demi-siècle, et obtenu une prorogation de dix ans. En 1717, on lui avait laissé la faculté de faire l'acquisition des terrains sur lesquels étaient depuis longtemps déjà ses hangars et ses principaux magasins au fond de la baie du Blavet; on lui avait cédé le privilége exclusif de cette baie, et celui du retour obligé en ce lieu de tous les navires du commerce arrivant des Indes-Orientales; leurs cargaisons devaient payer à la com-

pagnie un droit de port, et être vendues ensuite par les agents de celle-ci.

Dès auparavant, un arrêt du conseil d'État du roi, daté de Versailles, le 7 février 1708, avait érigé en paroisse le nouveau village qui s'était élevé auprès du parc de la compagnie, et, nonobstant les observations de cette compagnie qui trouvait que sa propre chapelle, renfermée dans le parc, suffisait aux besoins du voisinage, le commissaire de la marine Clairambault avait été député, à cette époque, pour, au nom du roi, assigner par contrat passé avec un ou plusieurs habitants du lieu, un fonds de six cents livres de rentes à prendre sur les fonds destinés annuellement aux dépenses de la marine au port de l'Orient, pour l'érection d'une église et la dotation de la cure ; en considération de quoi le roi Louis XIV s'était réservé le patronage de cette cure. Le titre en existe encore aux *Archives de la marine*. Tel avait été le commencement d'un bourg, qui devait être bientôt la ville de Lorient, sous la vieille tour de l'ancien manoir de Loc-Roch-Yan (lieu de la Roche-Jean), et à côté du parc et des hangars de la compagnie des Indes-Orientales fondée par les soins de Colbert.

Le bourg et la paroisse de Lorient étaient encore de peu d'importance, lorsque cette compagnie fut confondue dans une autre qui devait sa récente origine au système financier de l'aventureux Écossais Jean Law, un des hommes à qui le régent, dans sa légèreté sans égale, accorda son aveugle confiance. Ce système donna naissance, en 1717, à la compagnie d'Occident, dont Law lui-même eut la direction, et à laquelle on commença par concéder exclusivement toutes les terres de la Louisiane. Il fut permis aux étrangers comme aux Français de s'intéresser dans cette entreprise. Les fonds de la compagnie, fixés à cent millions, devaient être fournis avec des billets d'État, qui étaient reçus pour la valeur entière, quoiqu'ils perdissent moitié dans le commerce. Aussi le capital fut-il rempli en peu de jours. Il est vrai qu'avec ces moyens on ne pouvait pas fonder une puissante colonie dans la Louisiane, ce que le privilége exclusif semblait exiger : mais, comme on était dans une époque toute tournee aux rêves d'or les plus fantastiques, Law émut, enthousiasma les Français jusqu'au délire par les mines imaginaires de la Louisiane, qu'il donna avec l'aplomb d'un empirique, comme recon-

nues et positives. Pour revêtir son mensonge tentateur de toutes les apparences de la vérité, il fit partir des ouvriers destinés à mettre promptement en valeur les précieuses mines, avec les troupes nécessaires pour soutenir ces travailleurs. Peut-être espérait-il réaliser la fable de La Fontaine, et, faisant prendre le change à la nation, offrir un jour les productions du sol défriché par l'impulsion qu'il avait donnée, comme les trésors après lesquels il faisait courir. En attendant, le Mississipi, que l'on nommait alors le fleuve Saint-Louis, devint le but de tous les vœux, de toutes les espérances, de toutes les combinaisons commerciales. Bientôt des hommes riches et puissants ne se contentèrent pas de participer au gain général de la compagnie d'Occident; ils voulurent avoir des propriétés particulières dans une contrée qui passait pour le paradis terrestre. Le régent créa pour eux, à la Louisiane, des duchés, des marquisats, des comtés, etc. L'exploitation de ces nouveaux domaines exigeait des bras : la France, la Suisse et l'Allemagne fournirent avec abondance des cultivateurs qui, après avoir travaillé trois ans gratuitement, devaient devenir citoyens, posséder eux-mêmes des terres et les défricher. Durant les accès de cette fièvre ardente, c'est-à-dire dans le cours des années 1718 et 1719, on expédia un nombre assez considérable d'individus pour la Louisiane.

Ce fut alors que l'entrepôt de Lorient qui était l'entrepôt général de la compagnie d'Occident, comme il l'avait été de la compagnie d'Orient, prit un développement immense, et que le bourg bâti à côté se transforma rapidement en ville. Les ingénieurs les plus distingués vinrent de Paris pour faire le tracé du port; les officiers de marine, les pilotes, les maîtres de manœuvre les plus famés de France furent appelés à coopérer aux travaux et à la prospérité de Lorient. On sonda, creusa, balisa la rade et les passes. Les eaux du Scorff et du Blavet nettoyaient naturellement le port. Les bords de ces deux rivières fournirent leurs blocs de beau granit bleu pour la construction des édifices qui devaient donner dans quelques années à Lorient un si superbe aspect. Toutefois, la nouvelle ville, quoique son port eût déjà pris en 1721 un accroissement remarquable, ne devait pas jouir de quelque éclat par elle-même, par son étendue, sa beauté régulière, et par sa population, avant l'an 1734 à l'an 1740. En 1726,

elle ne comptait encore que huit à neuf cents habitants à demeure fixe : ses maisons peu nombreuses étaient couvertes en chaume, ce qui occasionna plusieurs incendies, notamment en 1730 et 1733, incendies à la suite desquels furent rendus des arrêts ordonnant que toutes les maisons fussent désormais couvertes en ardoises, dans l'intérêt des magasins de la compagnie et du port. Ce fut alors aussi que l'on soumit les rues et les places de la nouvelle ville à un plan d'alignement. Quant aux fortifications, la compagnie s'opposa aussi longtemps qu'elle le put à ce qu'on en établit autour de Lorient. « Le poste n'en vaut pas la peine si la compagnie cesse d'y avoir ses établissements, disaient dans un mémoire que possèdent les *Archives de la marine*, les syndics et directeurs de cette compagnie, et la compagnie ne peut pas continuer à y faire ses opérations de commerce, si l'on en fait une place fortifiée avec toute la suite d'ingénieurs et d'officiers d'artillerie que cela entraîne avec soi. Non-seulement la ville de Lorient est une ville de commerce dont la liberté et la tranquillité ne sont pas compatibles avec la gêne et la supériorité qu'entraîne avec soi le service militaire, mais l'espèce de son commerce y est encore plus opposée. En effet il consiste tout entier dans ses ventes qui ne sauraient réussir sans le concours des marchands regnicoles et étrangers. On sait par expérience combien tous ces marchands sont écartés par tout appareil militaire... » Les mêmes motifs en principe qui avaient engagé l'ancienne compagnie à s'opposer à l'érection d'une paroisse royale près de ses magasins, déterminaient la nouvelle à combattre de tous ses efforts l'idée de transformer la ville de Lorient en place de guerre. Ces motifs avaient leur source dans ce désir d'indépendance qui est le propre de toutes les oligarchies commerciales. Ne pouvant songer, vu la différence des temps, à se fortifier, comme autrefois Marseille, La Rochelle, etc., contre le gouvernement métropolitain, des finances duquel elle avait d'ailleurs un incessant besoin, la compagnie, qui avait le siége principal de sa puissance à Lorient, ne voulait pas qu'on plantât autour d'elle les moindres fortifications; non qu'elle les considérât comme une menace, mais parce qu'elle y voyait dans le présent une suprématie militaire s'exerçant naturellement sur elle, et dans l'avenir une absorption complète de la ville et d'elle-même par l'État.

Jalouse de son indépendance autant qu'elle l'était peu de celle des autres, la compagnie emprunta des oligarchies commerciales en général un orgueil immense et se servit de la nécessité dans laquelle avait été le système de donner de l'éclat à son principal instrument, pour satisfaire cet orgueil. Elle fit ajouter en peu de temps une succession de droits et d'honneurs qui n'appartiennent d'ordinaire qu'à l'État lui-même, aux priviléges qu'elle avait déjà. Son innombrable cortége administratif marcha presque de pair avec celui du gouvernement; il eut un uniforme spécial. La compagnie put entretenir des troupes à son service. Elle eut une marine mixte, à la fois commerçante et militante, avec un corps d'officiers brevetés par elle et ayant aussi leur uniforme particulier. Il serait difficile aujourd'hui de dire avec certitude si cette marine métis fut un bien ou un mal. Il est incontestable qu'il en sortit des hommes distingués, tels que La Bourdonnais, d'Après, Grou de Saint-Georges, Lozier-Bouvet et plusieurs autres; il est très-vrai que, durant un certain nombre d'années où le gouvernement parut oublier complétement la marine militaire, beaucoup d'officiers de celle-ci cherchèrent un refuge dans la marine de la compagnie qui fut, pendant ce temps, l'unique école des marins; mais il n'est pas aussi sûr que cette école, bonne sans doute pour former des matelots, n'ait pas été, à quelques exceptions près, mauvaise pour former des officiers militaires; il n'est pas également certain que les officiers de la marine royale ne se soient pas démoralisés à bord des vaisseaux de la compagnie, n'y aient pas perdu l'habitude du désintéressement, du dévouement à la patrie, et pris par opposition des habitudes de commerce et un amour effréné de l'intérêt personnel, qui auraient été en partie causes de leurs trop nombreuses défaites sous le règne de Louis XV. De bons et judicieux esprits l'ont pensé, et, pour notre part, nous serions assez disposé à les en croire.

Si le personnel de la marine de la compagnie fut l'objet de jugements sévères, son matériel donna lieu aussi à des critiques. Les vaisseaux à deux batteries que cette compagnie employait à la fois pour le commerce et le combat en cas de rencontre ennemie, furent accusés d'être d'une espèce bâtarde qui ne remplissait jamais convenablement ni l'une ni l'autre de ces condi-

tions. Ils coûtaient, disait-on, beaucoup trop de construction et d'entretien; le poids de la moitié de leur artillerie; celui des œuvres mortes que cette seconde batterie nécessitait, et le surcroît d'équipage qu'ils exigeaient, étaient en pure perte pour le chargement; que si on leur donnait de plus grandes capacités pour diminuer ces inconvénients, on en faisait alors de véritables charrettes, c'est-à-dire que ce que l'on gagnait en port, on le perdait en vitesse; à quoi il fallait ajouter que dans la guerre ces vaisseaux nécessitaient un grand nombre d'hommes, toujours difficile à approvisionner dans des mers lointaines. En résumé, disaient les adversaires de ce genre de bâtiments, si la guerre seule est difficile à faire avec de gros vaisseaux dans ces mers éloignées, que sera-ce donc s'il faut y faire, avec eux, tout à la fois la guerre et le commerce? Ceux qui apportaient cette opinion proposaient pour le commerce de l'Inde des bâtiments à une seule batterie, les plus grands portant du canon de 24 et les petits du canon de 12; les uns et les autres auraient tenu le milieu entre la frégate et la flûte, et, dans ce cas, on pensait qu'ils n'auraient besoin d'aucune protection dans la guerre et pourraient être les maîtres de la mer des Indes. Quoi qu'il en soit, le système des bâtiments à deux batteries paraît avoir prévalu depuis le commencement jusqu'à la fin de la puissance maritime de la compagnie.

Cependant, à un gouvernement corrompu et corrupteur, il fallait la paix, dût-il l'acheter au prix de l'honneur. C'est ce qu'avait déjà fait la régence de Philippe d'Orleans. Elle avait changé, pour atteindre cet objet, les alliances naturelles du pays, et était allée jusqu'à s'unir à l'Angleterre contre l'Espagne. Il est vrai qu'une trame ourdie par le cardinal Alberoni pouvait donner à croire à Philippe d'Orléans que Philippe V songeait à se rendre maître du gouvernement de la France. En conséquence, dès le 4 janvier 1717, la régence avait signé, avec la Grande-Bretagne et la Hollande, le traité de la triple alliance qui bientôt était devenu celui de la quadruple alliance par l'accession de la maison d'Autriche. Toute passionnée qu'elle était pour la paix, ce fut particulièrement la régence qui fut chargée par ses alliés d'exécuter la maison de Bourbon-Espagne, qui venait de s'emparer, sur l'empereur, de la Sardaigne, et, sur le duc de

Savoie, de l'île de Sicile, et menaçait le royaume de Naples. Une armée de terre entrait en Espagne, tandis que, toujours soigneuse de ruiner les marines des autres nations, l'Angleterre envoyait une flotte poursuivre et brûler à la côte les vaisseaux que les troupes du régent avaient au préalable désarmés. Ce fut à peine si deux ou trois bâtiments français se montrèrent à côté de ceux de la Grande-Bretagne. Toutefois, le maréchal de Berwick ayant dessein de s'emparer de Rosas, le capitaine de La Varennes fut envoyé de France sur la côte de Catalogne, avec un vaisseau et une frégate, pour le seconder; mais, par suite du naufrage de plusieurs tartanes qui apportaient des vivres et de l'artillerie, le maréchal abandonna son entreprise.

Une escadre espagnole parvint à faire voile de la Corogne et à se montrer sur les côtes de la province de Bretagne pour y tenter une descente et y seconder un mouvement contre le régent. Mais ce fut en vain. Aucune ville de France ne se déclara pour les troupes de Philippe V, et les vaisseaux de ce monarque furent obligés de se retirer après une inutile croisière. Le régent, quoique la cruauté ne soit pas au nombre des défauts que lui reproche l'histoire, livra à des peines extrêmement sévères les nobles Bretons accusés d'avoir conspiré contre lui; plusieurs eurent la tête tranchée; la province de Bretagne tout entière fut menacée de perdre ses priviléges, et se vit réduite à implorer la clémence du prince.

Comme les Espagnols s'étaient emparés dans les colonies de plusieurs vaisseaux français, le cabinet de Versailles donna ordre au chef d'escadre Desnots de Champmeslin, qui était au Cap, de sortir de ce port avec quatre vaisseaux et une frégate, et d'aller attaquer les îles espagnoles. Desnots fit voile de Saint-Domingue le 13 août 1719, arriva à l'île Dauphine le 1er septembre, et se rendit maître, le même jour, d'une pirogue, par les gens de laquelle il sut que les Espagnols s'étaient emparés de Pensacola et avaient pris dans cette rade trois vaisseaux français, *le Comte de Toulouse*, *le Maréchal de Villars* et *le Saint-Louis*, ainsi qu'une frégate anglaise, et qu'ils attendaient cinq vaisseaux de la Vera-Cruz pour chasser les Français de la Louisiane. Après s'être fait connaître aux habitants de l'île Dauphine et avoir tenu conseil de guerre, Desnots de Champmeslin entra, le 17 sep-

tembre, dans la rade de Pensacola avec toute son escadre, malgré le feu continuel des canons des forts et des vaisseaux du port, qu'il essuya avec l'intrépidité d'un marin digne des bons temps de Louis XIV. Les Espagnols soutinrent, de leur côté, le combat avec fermeté pendant deux heures et demie; mais don Alphonse Carascora de La Toré, commandant de l'escadre ennemie, voyant la majeure partie de ses troupes détruites, fut obligé de se rendre à discrétion, ainsi que tous les officiers et soldats tant de terre que de mer, et de livrer le fort Sainte-Rose défendu par cent hommes et quatorze canons. Une heure après, Juan Pedro Matamoras, gouverneur du fort Pensacola, capitula aux mêmes conditions, quoiqu'il eût quatre cents hommes et vingt-deux canons pour le défendre. Cinq bélandres qui s'étaient sauvées au fond de la baie pendant le combat tombèrent au pouvoir des vainqueurs et plus de trois cents Français prisonniers recouvrèrent leur liberté. On reprit aussi aux Espagnols cinq drapeaux qu'ils avaient enlevés et on leur fit douze cents prisonniers. Desnots de Champmeslin, continuant sa course dans ces parages, fit amariner, le 24, un brigantin de 6 canons et quarante-six hommes. Une pirogue de cent cinquante tonneaux, chargée de munitions, de vivres et de cent soldats, eut le même sort. Le 21 octobre 1719, après avoir démoli les forts de l'île Dauphine, l'escadre française fit voile pour l'Europe et vint mouiller en rade de Brest le 3 janvier 1720.

Le roi d'Espagne accéda de force à la quadruple alliance; la paix, que son ministre Alberoni avait un moment troublée, fut rétablie. On donna l'île de Sicile à la maison d'Autriche déjà en possession du royaume de Naples, et au duc Victor-Amédée II de Savoie, comme échange, l'île de Sardaigne, d'où lui et ses descendants prirent le titre de roi.

Peu après, l'Angleterre, qui était l'âme de la politique de cette époque, ou pour mieux dire de la régence, eut l'art d'entraîner la France et l'Espagne dans un traité d'alliance défensive avec elle, traité qui lui valut, outre la sanction, non encore donnée par Philippe V depuis la paix d'Utrecht, de sa possession de l'île de Minorque et de Gibraltar, ce privilége dont on a parlé, de fournir de nègres pendant trente ans les colonies espagnoles, ainsi que la permission d'envoyer chaque année un bâtiment de cinq cents

tonneaux négocier sur les côtes de l'Amérique espagnole. Quant à la régence de Philippe d'Orléans, elle ne demandait pour elle que le repos : elle l'obtint à la surface.

Malgré le peu de succès des nouvelles spéculations financières et coloniales, on y revint avec une plus grande ardeur que jamais, et la Louisiane y joua le rôle principal. Le port de l'île du Massacre ou île Dauphine, venait d'être comblé par des monceaux de sable; la Mobile avait également perdu le sien; c'est au Biloxi, accepté d'abord par d'Iberville seulement comme un acheminement à quelque chose de plus favorable, que les nouveaux colons étaient incessamment débarqués; ils y périssaient presque aussitôt par milliers, de misère et de chagrin. Pour conserver ces malheureux, il n'aurait fallu que leur faire remonter un peu le Mississipi, et les établir sur un sol capable de rendre à la culture ce que celle-ci lui aurait donné; mais l'impéritie ou la négligence de ceux qui dirigeaient l'entreprise laissa, durant cinq années, les choses dans le pire état, et le Biloxi fut, pendant tout ce temps, un grand cimetière d'Européens. Enfin, on se souvint que l'on était à proximité de l'un des plus beaux fleuves du monde, et l'on jeta, à trente-cinq lieues de l'Océan, sur la rive gauche du Mississipi, dans une île longue de soixante lieues sur une largeur médiocre, les fondements de la Nouvelle-Orléans, pour en faire, en 1722, le port, le chef-lieu et l'entrepôt de toute la Louisiane. Mais, à cette époque trop tardive, le charme était rompu, les mines avaient disparu; il ne restait que la confusion d'avoir embrassé des chimères. Comme précédemment la Guyane française, la Louisiane, pour ne s'être point soudainement et d'elle-même façonnée aux rêves humains, fut rabaissée fort au-dessous de sa valeur réelle; le pays des féeries imaginées par Law devint une terre d'exécration. Le Mississipi fut la terreur des hommes libres. On ne lui trouva plus de colons que dans les prisons, que dans les derniers asiles, et, selon l'expression de Raynal, auteur contemporain, ce fut un cloaque où aboutirent toutes les immondices du royaume.

Cependant la compagnie des Indes-Occidentales avait englobé, de 1717 à 1719, les priviléges de toutes les autres compagnies, successivement réunies à elle; ceux d'une compagnie du Canada ou du Castor formée en 1710, d'une compagnie de Saint-Domingue

établie en 1698, des compagnies du Sénégal et de Guinée, d'une compagnie de la Chine, créée vers 1700, et enfin ceux de la compagnie des Indes-Orientales elle-même, par édit du mois de mai 1719. On lui avait donné en outre la ferme du tabac et une foule d'autres avantages, au vaste ensemble desquels elle dut de n'être pas mortellement atteinte par les déceptions de la Louisiane. Les deux compagnies des Indes-Occidentales et Orientales réunies, dont le directeur avait été un moment contrôleur général des finances, et qui avaient eu le maniement de tous les deniers du royaume, y compris ceux d'une foule de particuliers dupés par le papier-monnaie de Law, possédaient tant de moyens de fortune, qu'elles seules prospéraient encore, quand la misère publique débordait. En moins de trois à quatre années, on leur avait vu prêter au gouvernement du régent l'énorme somme de quinze cents millions. Le système croula; Law, ce calculateur téméraire, charlatan, mais à qui l'on s'accorde pourtant à ne pas refuser le génie financier, en fut réduit à se cacher et à prendre la fuite; et néanmoins des débris de son système, de la plus immense banqueroute, la compagnie des Indes sortit encore pour quelques temps florissante, comme on voit l'héritier insolent d'un spéculateur sans vergogne construire des châteaux, des palais sur la ruine et le désespoir d'autrui.

D'autres tentatives nouvelles de colonisation furent faites en Amérique. Malgré le mauvais vouloir des Anglais, les Français, que le traité d'Utrecht avait renvoyés de Terre-Neuve, s'établirent à l'île Royale ou du Cap-Breton. Dès avant la mort de Louis XIV, ils y avaient jeté les fondements du fort Dauphin, que des motifs de position maritime leur firent peu après abandonner presque entièrement pour un autre poste, qu'ils nommèrent Louisbourg. L'accès facile et la commodité du port de Louisbourg, situé sur la côte orientale de l'île promirent bientôt de dédommager la France de la perte de Terre-Neuve, et quoique le régent fût l'âme damnée de l'Angleterre, qui voyait de l'œil le plus jaloux ce nouvel établissement, on commença à fortifier, en l'année 1720, sur d'assez bons plans, le nouveau poste, et à le transformer en place respectable. La nécessité de transporter d'Europe les pierres et beaucoup de matériaux pour les constructions entreprises à Louisbourg, retarda quelquefois, mais ne fit point abandonner les

travaux. Trente millions y furent successivement dépensés. Ils n'auraient pas été regrettables assurément, si l'on se fût mis en mesure de soutenir le nouvel établissement avec une marine respectable, et de ne pas édifier pour les ennemis acharnés de la France. Les établissements de l'île Royale, qui consistaient dans Louisbourg, le Fort-Dauphin, le Port-Toulouse et Nericka, avaient pour but de soutenir les pêcheries françaises dans les parages septentrionaux de l'Amérique, d'assurer la communication de la France avec le Canada, d'ouvrir un asile en temps de guerre aux vaisseaux qui viendraient des îles méridionales, de remplacer, autant que possible, Terre-Neuve et l'Acadie, dont la perte se faisait chaque jour plus cruellement sentir; car les Anglais, abusant de la politique plus que débonnaire du régent vis-à-vis d'eux, commençaient à interpréter d'une manière si large, en leur faveur, les traités d'Utrecht en ce qui regardait l'Acadie, que déjà ils marquaient insolemment les limites de cette province aux portes de Québec.

Vers ce temps-là encore, quelques colons de la Martinique, sur l'invitation qui leur en fut faite par la population caraïbe qui s'y était fixée de même qu'à la Dominique, allèrent s'établir dans l'île Saint-Vincent, qu'ils rendirent peu à peu colonie française. Le vice-amiral Victor-Marie d'Estrées sollicita et obtint, en 1718, la propriété de l'île Sainte-Lucie; il y fit aussitôt passer un commandant, des troupes et des cultivateurs. Mais les Anglais s'en étant offusqués, le régent révoqua lâchement et déloyalement la concession faite au brave d'Estrées; et ses amis, les ennemis de la France, ne manquèrent pas de venir prendre la place qu'on leur laissait si honnêtement vide. Toutefois, les Caraïbes de Sainte-Lucie ne s'accommodèrent pas des Anglais, vinrent à bout de les chasser, et rappelèrent les Français dans l'île. La partie de Saint-Domingue qui appartenait à la France faisait des progrès rapides, pendant que la partie espagnole dépérissait à vue d'œil. La compagnie d'Occident, en venant y implanter son monopole de la traite des noirs et ses établissements, y fut pourtant la cause d'une insurrection qui aurait pu devenir mortelle pour la colonie. L'anarchie dura deux ans à Saint-Domingue, après lesquels elle s'éteignit enfin d'elle-même. Les Anglais de la Jamaïque avaient profité des troubles intérieurs de la colonie française pour offrir

aux insurgés de venir s'établir dans son sein avec toutes leurs ressources; mais ceux-ci avaient eu le bon esprit de résister au piége; et, quand le calme fut revenu, ils purent tous s'employer à faire prospérer les établissements de la côte de Saint-Domingue et à en augmenter le nombre.

Sur la côte occidentale d'Afrique, les Hollandais mirent à profit la faiblesse de la régence, pour entreprendre, en dépit des traités, de se fortifier de nouveau dans l'île d'Arguin, et ce ne fut pas sans peine que l'on vint à bout de déplanter définitivement leur pavillon de ce point, en 1724.

Enfin dans la mer des Indes, l'impulsion donnée par la nouvelle compagnie avait produit quelques heureux résultats. Il y en avait même qui étaient antérieurs à cette compagnie et pouvaient être revendiqués par l'ancienne. Des cafiers enlevés par un Français sur le territoire de Moka, en Arabie, furent transplantés à Bourbon, y réussirent, et devinrent, non-seulement pour cette île, mais encore pour d'autres colonies françaises qui ne tardèrent pas à en profiter, une source de richesse. L'importance des établissements à Bourbon avait suffisamment grandi à cette époque pour que l'on eût jugé convenable de donner un gouverneur à l'île. Le capitaine Dufresne, le même peut-être à qui Bourbon devait la culture du café, était parti de Moka en 1715, sur son bâtiment *le Chasseur*, et, d'après un ordre expédié de Versailles, avait pris possession, le 20 septembre de la même année, de la seconde des Mascaraignes, nommée par les Portugais, lors de la découverte en 1507, l'île dà Cerno, puis par les Hollandais en 1598, l'île Maurice, en l'honneur de leur stathouder Maurice de Nassau, et enfin par le capitaine français, *l'île de France*. Dufresne, en arrivant, avait trouvé cette île complétement abandonnée par les Hollandais, qui s'y étaient établis à dater de l'année 1664, mais que la colonie fondée par eux au cap de Bonne-Espérance, avait fini par leur faire paraître inutile. Dufresne n'avait pas ajouté à la prise de possession de l'île de France un commencement d'établissement. Mais le capitaine Garnier de Fougerai devait y revenir en 1721, sur le navire *le Triton*, de Saint-Malo, et avec l'aide du gouverneur de Bourbon, nommé de Beauvilliers, y déposer quelques éléments de colonisation. L'île de France avait sur l'île Bourbon l'immense avantage d'être pourvue de deux ports : celui du sud-

est, ou le grand port qui prit, dès 1723, le nom de Port-Bourbon, et le port du nord-ouest, destiné à devenir, sous le nom de Port-Louis, le principal poste de la colonie.

En 1714, un Français, nommé La Barbinais Le Gentil, parti sur un vaisseau particulier pour aller faire la contrebande sur la côte du Chili et du Pérou, se rendit en Chine, d'où, après avoir séjourné près d'un an dans divers comptoirs, il s'embarqua sur un autre bâtiment que celui qui l'y avait amené, et revint en Europe, en 1718, après avoir fait de sa personne le tour du monde, mais sans qu'on puisse dire, comme le remarque le navigateur Bougainville, que ce soit un voyage autour du monde fait pour la nation française. Ce qui pouvait être vrai pour La Barbinais le Gentil, ne l'était pas, comme on l'a vu, pour d'autres Français dont probablement Bougainville ignora les entreprises antérieures de beaucoup à celle qu'il fit en 1766.

Dans le temps que La Barbinais faisait son voyage de circumnavigation, un jeune marin qui plus tard fut un homme de génie, un colonisateur de premier ordre, commençait à se faire remarquer de tous ceux qui avaient l'occasion de le rencontrer. C'était François Mahé de La Bourdonnais, né à Saint-Malo, le 11 février 1699, d'une famille généralement considérée et jouissant d'une modeste aisance. Dès l'enfance, Mahé de La Bourdonnais montra un goût décidé pour le métier de marin. Il se trouva à portée de l'apprendre sous les meilleurs maîtres. Il n'avait que dix ans lorsqu'il fit son premier voyage dans les mers du Sud. Cet essai, loin de le décourager, l'affermit dans ses inclinations maritimes, et, en 1715, à l'âge de quatorze ans à peine, il s'embarqua de nouveau sur un bâtiment qui allait aux Indes orientales et aux îles Philippines. Un savant jésuite, qu'il rencontra sur ce vaisseau, fut frappé de ses prodigieuses dispositions, et se fit un plaisir de lui enseigner les mathématiques, dans lesquelles ses progrès furent rapides, comme en toutes les choses qu'il entreprenait. Du reste, dans La Bourdonnais, l'opiniâtreté du travail se joignait encore à la facilité. Dès sa jeunesse, il prit l'habitude de commander au sommeil et acquit ainsi le moyen de s'éveiller précisément à l'instant qui lui convenait. Telle était son activité que, pendant nombre d'années, il ne se permit jamais un sommeil consécutif de plus de deux ou trois heures. Après ses deux

premiers voyages, il en fit, durant les années 1716 et 1717, un troisième dans les mers du Nord, et, en 1718, un quatrième dans les mers du Levant. L'année suivante, il entra au service de la Compagnie des Indes en qualité de lieutenant. Pendant une de ces traversées de l'Europe en Asie, il composa un traité sur la mâture des vaisseaux, qui étonna, venant d'un si jeune homme, tous les gens du métier. Audacieux et dévoué autant qu'habile, on vit La Bourdonnais, dès ses premières campagnes pour la Compagnie des Indes, risquer le passage de l'île Bourbon à l'île de France sur une simple chaloupe, et, de ce voyage aventureux, ramener un bâtiment au secours d'un vaisseau de la Compagnie, qui coulait bas, manquait de tout, et qu'il mit ainsi en état de revenir en France. Élevé à cette occasion au grade de capitaine en second par la Compagnie des Indes, il se rembarqua bientôt, en cette qualité, et, toujours prompt à profiter des heureuses rencontres, il se fit instruire, par un ingénieur du roi, nommé Didier, qui se trouvait à bord, dans l'art de la fortification et dans la tactique. La Bourdonnais en savait autant que son maître en arrivant à Pondichéry. On verra de quel secours il fut à une entreprise que, dans ce temps, les Français firent sur la côte de Malabar.

La régence de Philippe d'Orléans finit de forme, quoique non encore de fait, le 16 février 1723, avec la minorité de Louis XV, et le conseil de marine fut supprimé. Fleuriau, comte de Morville, fut chargé du département de la marine en qualité de secrétaire d'État.

Philippe d'Orléans continua quelques mois encore à gouverner, tant par son âme damnée, l'ignoble Dubois, que par lui-même en qualité de premier ministre. Il fit, comme dernier acte de son pouvoir, un règlement en faveur de la compagnie d'Occident, plus généralement appelée des Indes, depuis que celles des Indes-Orientales avait été fondue avec elle. Ce règlement fixa que cette compagnie serait désormais régie par douze directeurs, huit syndics, les uns et les autres intéressés dans ses opérations, et quatre commissaires du conseil d'État. Il fut arrêté qu'outre des réunions tous les quinze jours, la Compagnie tiendrait chaque année une assemblée générale. Il en fut tenu tout d'abord une extraordinaire, à laquelle assistèrent les ducs d'Orléans et de Bourbon, les ducs

de La Force et de Chaulnes, ainsi que le maréchal d'Estrées, vice-amiral de Ponant, et plusieurs autres personnages propriétaires d'actions de la compagnie. On prépara dans cette assemblée le compte de recette et de dépense entre le gouvernement du roi et la compagnie, lequel compte, arrêté à l'énorme somme de deux milliards sept cents millions, fut arrangé de manière à tenir la Compagnie quitte envers l'État. Libre maintenant des engagements pris par le système de Law; riche, en grande partie, des dépouilles de ceux que ce système avait ruinés; monopolisant presque tout le commerce de la France et de ses colonies; comblée de faveurs, de priviléges de toutes sortes; souveraine qui avait des contrées vastes et pleines d'avenir sous sa domination, avec l'arsenal, le port de commerce et de construction de Lorient pour point de départ, si la Compagnie française des Indes ne se maintint pas dans la prospérité qu'on se plaisait à lui faire au détriment de tous et des libertés du commerce et des colonies, elle le dut en grande partie à ses propres fautes, à sa jalousie, à son ingratitude envers les hommes éminents qui se signalèrent à son service, à son improbité dans certaines circonstances, et tout d'abord à son absurde confiance dans les négociations, au commencement toutes pacifiques, que suivit avec elle la Compagnie d'Angleterre.

Le 2 septembre 1723 mourut, dégoûté de la vie et de lui-même, Philippe d'Orléans, prince né avec d'heureuses dispositions qui, presque toutes, avaient dévié par le fait de la plus détestable éducation, et dont les passions, susceptibles d'être ennoblies, avaient été viciées jusqu'à la dernière fibre du cœur. Quelques écrivains protestants, ayant calculé sur son règne, qui ne vint pas, qui, fût-il venu, les aurait peut-être déçus, pour faire plus que relever l'édit de Nantes de l'annulation dont Louis XIV l'avait impolitiquement frappé; quelques philosophes de l'école du dix-huitième siècle, les uns plus que faciles sur toutes choses, les autres affectant un dédain superbe des intérêts de la nation, sous prétexte que ce n'était pas trop de l'humanité tout entière pour remplir leur cœur boursouflé, et s'imaginant avoir rencontré dans le régent un ami secret de leurs principes, tandis qu'il s'était en réalité moqué de l'humanité comme d'une méchante parade dont son affidé Dubois

était le bouffon; quelques étrangers enfin dont il avait servi la cause au détriment de celle du pays, ne se firent pourtant pas faute d'appeler Philippe d'Orléans un grand prince. Parmi ses titres à l'admiration, à la reconnaissance publique, ils insistèrent maladroitement sur la probité qu'il avait eue de ne pas rendre mort à la France le pupille qu'il en avait reçu vivant, comme si la vertu consistait à ne pas faire le crime. Mais la postérité, moins indulgente, et qui a vu se dérouler successivement sous ses yeux toutes les conséquences de la minorité de Louis XV, a dit que la régence avait porté en germe dans son sein tous les bouleversements de la fin du dix-huitième siècle, et le seul mérite qu'elle ait pu lui accorder, c'est d'avoir très-involontairement préparé par ses désordres de toutes sortes, désordres moraux, désordres financiers, l'émancipation du peuple.

CHAPITRE VII.

De 1723 à 1740.

Louis XV, devenu majeur, remet la conduite des affaires au duc de Bourbon, puis au cardinal de Fleury. — Philippeaux comte de Maurepas, secrétaire d'État de la marine. — Prise de Mahé aux Indes-Orientales par les Français. — Premières armes de La Bourdonnais. — Il est nommé gouverneur des îles de France et de Bourbon. — Rapides progrès de ces deux colonies. — [illegible]. — Renouvellement des traités avec la régence d'Alger, par l'entremise de Duguay-Trouin. — Satisfaction tirée de la république de Gênes. — Guerre pour l'élection au royaume de Pologne. — La Russie entre pour la première fois en contact avec la France comme puissance continentale et maritime. — Envoi [illegible] d'une escadre à Dantzick. — Mort héroïque du comte de Plelo. — Belle conduite de l'officier de marine Berai[illegible]aud. — Fin des dernières gloires maritimes du règne de Louis XIV. — Nouveau personnel de la marine. — Le duc de Penthièvre amiral de France. — Accroissement de Lorient. — La Compagnie des Indes fait l'abandon de la Louisiane à l'État. — Voyage de Lozier-Bouvet aux mers australes.

Louis XV était trop jeune encore pour songer à gouverner par lui-même. Le duc de Bourbon-Condé, arrière-petit-fils du grand Condé, succéda au duc d'Orléans en qualité de principal ministre. Un de ses premiers actes fut de décharger la Compagnie des Indes de toutes les opérations de la banque naguère établie par Law, de tous les comptes qu'elle pouvait avoir à rendre, et d'ordonner que l'on brûlât les registres qui avaient servi aux achats d'actions et autres opérations de cette Compagnie durant la Régence. Le duc de Bourbon donna ainsi gain de cause à la clameur publique, qui l'accusait d'avoir trempé dans les plus scandaleuses spéculations du système. Sa disgrâce fut prompte. Louis XV déclara qu'il voulait gouverner par lui-même, et, en même temps, il remit la conduite des affaires du royaume à son ancien précepteur, le cardinal de Fleury, qui fut investi, en 1726, de toute l'autorité d'un premier ministre, sans en avoir le titre. Jean-Fré-

déric Phélipeaux, comte de Maurepas, avait, depuis le 11 août 1723, le département de la marine, le comte de Morville ayant été appelé aux affaires étrangères, qu'il ne garda pas longtemps. Maurepas, malgré la légèreté de ses habitudes, parut tout d'abord prendre un vif intérêt à son ministère; il fit rechercher, comme si c'eût été pour son instruction, les principes de ses prédécesseurs; des études, des ouvrages spéciaux sur la marine furent faits par ses ordres, et à défaut de la pratique, que Fleury n'autorisait pas, il parut du moins désirer que l'on s'occupât de théorie; mais là se bornèrent à peu près tous les travaux entrepris par ses soins capricieux et son appui.

Cependant, comme l'Angleterre ne paraissait pas encore tourner ses vues d'agrandissement du côté de l'Inde, Maurepas, avec l'agrément du premier ministre, prêta quelque assistance a une petite expédition navale entreprise au nom de la Compagnie des Indes. Il autorisa un intrépide et habile lieutenant de la marine royale, nommé d'Osères de Pardaillan, à prendre le commandement d'une faible escadre et lui procura quelques soldats, pour aller conquérir à la Compagnie des Indes le poste de Mahé, à l'embouchure de la rivière du même nom, du côté de Malabar. L'expedition était à Pondichéry, en 1625, quand La Bourdonnais y arriva et y offrit ses services à Pardaillan qui les accepta et le chargea du détail des opérations de guerre. Les Français, arrivés devant Mahé, rencontrèrent des obstacles qu'ils n'avaient pas prévus. La côte était d'un difficile accès, et les indigènes à qui l'on avait affaire pouvaient facilement inquiéter le débarquement. La Bourdonnais imagina alors, pour faciliter la descente, une nouvelle construction de radeaux; chacun d'eux portait trois cents hommes et une pièce de canon; ils étaient bastingués, et avaient une espèce de pont-levis de son invention, qui d'abord mettait les troupes à couvert de la mousqueterie, et, s'abaissant ensuite sur le rivage, facilitait la descente en bon ordre. Cette invention réussit, et le débarquement s'opéra sans perte d'un seul homme. La conquête de Mahé, qui s'ensuivit, fut ainsi due en grande partie à La Bourdonnais. Pardaillan lui en déféra publiquement l'honneur.

Le gouverneur de Pondichéry, nommé Le Noir, s'était épris des rares talents et du beau caractère de La Bourdonnais. Sur

les plans de ce jeune marin, il forma une société ayant pour but de faire des armements combinés sur les besoins et le superflu des peuples de l'Inde. La Bourdonnais quitta alors le service stérile de la Compagnie pour donner un libre essor à son génie commercial. Embarqué sur le navire *le Pondichéry*, comme associé, capitaine et subrécargue, il alla au Bengale et à Moka, d'où il rapporta des bénéfices immenses. Par cet exemple qu'il donna aux établissements français de la mer des Indes, il fut le promoteur d'un grand nombre de fortunes particulières. Dans un second voyage à Moka, La Bourdonnais rendit de si grands services aux Portugais, dont les Français avaient eu à se louer à la prise de Mahé, que le vice-roi de Goa, pour retenir quelque temps à son service un homme si précieux, lui remit de la part du roi de Portugal, avec l'Ordre du Christ et des lettres de Hidalgos donnant rang dans la noblesse portugaise, le brevet de capitaine de vaisseau. Peu après, avec l'agrément du gouverneur de Pondichéry. La Bourdonnais reçut la commission d'agent du roi de Portugal à la côte de Coromandel, prit le commandement d'un des vaisseaux de ce royaume, et partit pour assiéger Mont-Baze que les indigènes avaient enlevé aux Portugais. En passant devant Calicut, il somma le samorin ou souverain de ce pays de lui payer le tribut qu'il devait à tout vaisseau du roi de Portugal. Le samorin, plein de confiance dans les hauts-fonds qui environnaient les côtes de ses états, répondit par un refus. Aussitôt La Bourdonnais s'empara de deux bâtiments indous qui tiraient moins d'eau que le sien, y mit du canon, et vint battre Calicut avec tant d'activité que le prince, pour prévenir une destruction totale, accorda ce qu'on désirait. On était prêt à tomber sur Mont-Baze, quand le changement du vice-roi de Goa entraîna l'abandon du projet. La Bourdonnais, qui déjà n'avait plus rien à ambitionner du côté des richesses, prit alors le parti de venir revoir le pays natal. Un voyage qu'il fit à Paris, vers l'année 1733, le mit en rapport avec le contrôleur général des finances Orry et le commissaire royal à la Compagnie des Indes, Orry de Fulvy. Ce qu'il leur dit de l'île de France, jusque-là aussi peu connue que mal appréciée, les étonna par la nouveauté, la grandeur et la justesse des vues; il développa les immenses avantages qu'une habile administration pourrait tirer d'une pos-

session à laquelle, disait-il, la nature avait donné une position, des ports, un sol, et tout ce qu'on pouvait désirer pour en faire l'entrepôt de la France et de l'Asie, le boulevard des établissements et du commerce français dans l'Inde. Il fut compris, et l'on jugea que l'homme qui avait conçu le plan était le plus capable de l'exécuter.

La Bourdonnais fut nommé gouverneur général des îles de France et de Bourbon pour la Compagnie des Indes. Dès qu'il fut arrivé dans les pays de son gouvernement, il les étudia à fond. Son heureuse pénétration, son infatigable activité abrégèrent le travail. Il établit partout la discipline et la subordination, maniant avec autant d'adresse que de sévérité des esprits fougueux et qui jamais encore ne s'étaient vus retenus dans les bornes du devoir et de l'obéissance. Après avoir réglé les intérêts moraux comme eût fait un législateur consommé, il prit soin, en bon père, des intérêts matériels des colons. Le premier, il dota les îles de France et de Bourbon de leurs plantations de cannes à sucre, et il établit des raffineries qui produisirent presque immédiatement à la compagnie des Indes des sommes considérables. Il fonda aussi des fabriques de coton et d'indigo, fit cultiver le riz et le blé pour la nourriture des Européens, et naturalisa, dans les îles orientales de l'Afrique, pour la subsistance des esclaves, le manioc qu'il avait apporté du Brésil. Manquant d'ingénieur et d'architecte, La Bourdonnais se fit l'un et l'autre, et bientôt des maisons, des hôpitaux, des magasins, des arsenaux même, s'élevèrent à la place des cabanes, avec de bonnes fortifications pour protéger le tout; des communications furent ouvertes, des canaux creusés, des ponts, des aqueducs, un port et des quais construits comme par enchantement. Avant l'arrivée de La Bourdonnais, on ne savait, à l'île de France, ce que c'était que de radouber ou de caréner un vaisseau. Le port de l'île de France ne tarda pas à être en aussi bonne renommée, pour la construction des vaisseaux, que celui de Lorient. C'est ainsi que cette île et celle de Bourbon, pour laquelle La Bourdonnais avait aussi médité le plan d'un port, naguère encore dédaignées comme d'inutiles rochers, devinrent en quelques jours l'orgueil de la mer des Indes, l'objet de la jalousie et de l'ambition des Anglais et des Hollandais. La Bourdonnais n'était pas seulemen

un génie créateur : il avait de plus en lui les moyens de défendre ses créations. On en avait pu juger lorsque des fortifications étaient sorties de terre par ses soins pour protéger son œuvre; on en jugerait mieux encore quand la guerre éclaterait entre la France et l'Angleterre.

Le cardinal de Fleury sacrifiait au désir de vivre en paix avec cette dernière puissance toutes les ressources maritimes de son pays. On n'entretenait pas les anciens vaisseaux et l'on n'en construisait pas de nouveaux. En 1741, la France ne posséderait plus que deux vaisseaux de premier rang, et, en 1743, elle n'en aurait plus un seul de ce rang. Le reste déclinerait pour ainsi dire dans la même proportion. En effet, les exigences de l'Angleterre devaient s'accroître à mesure qu'on lui ferait plus de concessions; elle devait donner enfin à comprendre aux plus aveugles qu'elle ne s'arrêterait que quand la France ne posséderait plus un seul vaisseau de guerre, une seule colonie, et n'aurait plus qu'un commerce subordonné au sien : alors la mesure ayant été comblée, force serait d'ouvrir les yeux et de se disposer à combattre; mais alors aussi on ne trouverait qu'impuissance, absence presque complète de moyens. C'est ce qui ne tarda pas à arriver. L'Angleterre fit tous ses efforts pour pousser la France à une nouvelle rupture avec l'Espagne, dans le but mal dissimulé d'épuiser l'un par l'autre ces deux royaumes maritimes et continentaux à la fois. Elle n'y réussit pas du moins. Mais le cardinal de Fleury continua jusqu'à sa dernière heure à faire tout au monde pour ne lui point donner d'ombrage.

Ce fut à peine s'il osa mettre, en 1728, quelques vaisseaux en mer, sous les ordres du chef d'escadre de Grandpré, pour refréner les corsaires de Tunis et de Tripoli, qui commençaient à perdre le souvenir des sévères leçons qu'on leur avait infligées sous Louis XIV.

Cependant, le bey de Tunis donna les satisfactions qu'on lui demandait, et dont l'une entre autres renouvelait la convention qui interdisait aux corsaires de cet État de faire la course dans l'étendue de dix lieues des côtes de France. Quant aux Tripolitains, ils se montrèrent beaucoup moins accommodants. Il fallut bombarder leur ville, dans le courant du mois de juillet 1728, et encore l'escadre de Grandpré dut-elle revenir en France, cette année,

sans avoir tiré satisfaction de Tripoli. L'année suivante, 1729, la guerre continua avec les corsaires de cet État. Le capitaine de Goyon fut chargé d'aller, avec cinq bâtiments, combattre ces ennemis sans cesse renaissants du nom et du commerce des chrétiens. Dans le même temps, le chevalier de Raimondis, commandant un vaisseau de l'Ordre de Malte, de 52 canons, prit, après une affaire des plus sanglantes, un bâtiment algérien, de 48 canons, qui venait de Tripoli. Enfin, le capitaine de Goyon, par deux traités avec le pacha de Tripoli, en date du 9 juin et du 2 août 1729, obtint pour la France les réparations exigées. En 1730, ce fut au tour d'Alger. Le capitaine de Gencien, ayant sous ses ordres deux vaisseaux, alla demander au dey raison de plusieurs contraventions aux traités et d'exactions commises par ses reys. Le dey d'Alger promit tout ce qu'on voulut, et combla les officiers français de politesses peu coûteuses pour les éloigner au plus vite. L'année suivante, 1731, Duguay-Trouin, élevé, depuis 1728, au grade de lieutenant général des armées navales, partit de Toulon, avec quatre vaisseaux, pour aller renouveler les anciens traités avec la régence d'Alger, et s'acquitta de cette mission pacifique aussi bien et aussi rapidement qu'il l'eût fait d'une mission de guerre.

En 1732, un simple armateur génois ayant eu la témérité de mettre le feu à un bâtiment français, le bailli de Vatan fut envoyé, avec une escadre de quatre vaisseaux, pour demander à la république ligurienne une réparation que le sénat s'empressa de donner.

Ainsi apparence de force encore contre les petits États, faiblesse vis-à-vis des grands, succès et conquêtes si l'on pouvait par la diplomatie, mais parti pris de ne rien obtenir d'important par un grand déploiement de puissance militaire, surtout de puissance navale, tel semblait être le caractère de la politique extérieure du premier ministre de Louis XV.

On sentit l'inconvénient de ce système quand il s'agit, en 1733 et 1734, de seconder l'élection de Stanislas, beau-père de Louis XV, au trône de Pologne.

A cette époque, la Russie commençait à entrer en contact avec les états du centre et du midi même de l'Europe : la Suède en la combattant, et l'Autriche en recherchant son alliance, avaient

singulièrement aidé les plans de Pierre le Grand et de ses successeurs pour introduire cette puissance, naguère presque inconnue, bientôt si menaçante, dans la politique européenne. Or, la Russie ne voulait point de Stanislas pour roi de Pologne ; son protégé était celui de la maison d'Autriche, Auguste III, électeur de Saxe. Elle avait armé une flotte qui croisait dans la Baltique, sous le commandement de l'amiral Gordon, afin de fermer à Stanislas le retour par mer dans la Pologne, dont l'Allemagne lui interdisait l'entrée par terre. Le gouvernement de Louis XV, craignant que de sa part un armement capable de balancer celui de la Russie ne fût un sujet de plainte pour l'Angleterre, n'ayant peut-être pas même alors un nombre suffisant de vaisseaux en état d'être armés pour entrer en lutte avec la marine naissante de l'empire des czars, se vit réduit à faire passer son protégé en Pologne sous un travestissement. Dix mille Français que l'on eût fait descendre, dès le début, à Dantzick auraient assuré le trône à Stanislas. Telle parut être la pensée de Duguay-Trouin qui poussa de toutes ses forces le gouvernement de Louis XV à faire un armement naval digne de la France, sembla un moment l'y avoir décidé et fut chargé de le préparer et de le commander. Mais si on lui laissa la faculté d'y perdre son temps en dispositions préliminaires, on ne devait pas lui donner les moyens de le mener à fin, ni surtout l'autoriser à le mettre à la mer en temps utile. Cependant, une escadre française de treize bâtiments, y compris les frégates, aux ordres du lieutenant général des armées navales de Briqueville comte de La Luzerne, avait paru, dans les premiers mois de l'année 1733, devant Dantzick qui tenait pour Stanislas, et en était aussitôt revenue. Mais une armée russo-allemande ayant mis, l'année suivante, le siége devant cette ville, le capitaine de vaisseau de Barrailh fut chargé de devancer la flotte que devait conduire Duguay-Trouin, et d'aller, avec les vaisseaux *l'Achille*, qu'il montait, *le Fleuron*, capitaine de Beauharnais-Beaumont, *le Brillant*, capitaine d'Estourmel, *la Gloire*, capitaine des Gouttes, ainsi qu'avec la frégate *l'Astrée*, capitaine de Joyauville, et quatre transports, débarquer à Dantzick même quinze cents hommes environ de troupes françaises, commandés par le brigadier de La Motte-Laperouse, pour les joindre à un corps de partisans de Stanislas, dirigé par le baron de Stackelberg.

De Barrailh qui, à peu de temps de là, devint le comte de Barrailh et fut appelé aux plus hautes dignités, paraît, si l'on en juge par ce qu'on trouve de sa main aux *Archives de la marine*, avoir été un homme de première éducation très-négligée. Entré dans la marine en 1689, il avait compté de bons services jusqu'à la fin du règne de Louis XIV. Il avait concouru, en 1693, à brûler, avec une chaloupe, une frégate anglaise qui s'était réfugiée sous les murs de Cadix; l'année suivante, pendant le bombardement de Dunkerque, il avait abordé, avec une chaloupe encore, la première machine infernale que les ennemis avaient envoyée sur le fort des jetées, il l'avait détournée et ne l'avait quittée qu'après l'avoir fait échouer; détaché le lendemain pour donner la chasse aux chaloupes anglaises qui voulaient s'opposer à ce qu'un de leurs vaisseaux, qui était échoué, fût brûlé, il les avait éloignées et même en avait pris une, malgré le feu de sept frégates par lesquelles elles étaient soutenues; en 1697, commandant la frégate légère *la Flèche*, de 8 canons et quarante-cinq hommes d'équipage seulement, il avait soutenu un long combat contre un bâtiment hollandais de 30 canons, et plutôt que de se rendre il avait couru le risque de se faire couler bas; depuis il s'était trouvé à la bataille de Velez-Malaga, au siége de Gibraltar et à quelques autres affaires générales ou particulières; après avoir eu le commandement d'un brûlot, il était passé à celui d'une frégate de 18 canons, *le Hupton*, avec laquelle il avait offert l'abordage à un corsaire flessinguois de 28 canons, mais sans le décider à l'accepter. En réalité ces services honorables, quoique devant être un jour étalés avec faste dans les provisions de vice-amiral de France de Barrailh, n'étaient que de ceux que l'on rencontre, avec moins de pompe et de détails, sur presque tous les états de campagnes des officiers les plus secondaires de la brillante période maritime du règne de Louis XIV. En 1720, il n'était encore pourvu que du brevet de lieutenant de vaisseau et du modeste commandement de la flûte *le Dromadaire*. Il faudrait donc chercher dans des causes étrangères à ses services maritimes et militaires, si ce n'est toutefois uniquement dans les titres d'ancienneté, la fortune surprenante qui arriva, durant la dernière partie de sa carrière, à ce marin si longtemps oublié dans les grades inférieurs.

Quoi qu'il en soit, de Barrailh arriva, le 3 mai 1734, à Elseneur,

avec son escadre; le lendemain il mouilla à Copenhague; puis il poursuivit sa route du côté de Dantzick, et, dans la nuit du 12 au 13 mai, il tenta de débarquer les troupes à l'embouchure de la Vistule, mais sans y réussir, la présence de l'ennemi l'en ayant empêché. Les hésitations ne cessèrent pas d'assiéger les officiers de l'escadre française depuis ce moment. Ils furent tout d'abord d'avis qu'on ne pouvait rester en rade de Dantzick sans courir les plus grands dangers, et, dès le 15 du même mois, ils avaient ramené leurs vaisseaux à Copenhague.

A la nouvelle de ce retour précipité, auquel le brigadier de La Motte-Laperouse, dans ce qu'il appelait complaisamment sa prudente expérience, n'était pas étranger, le jeune et brillant comte de Plélo, ambassadeur de France à la cour de Danemarck, eut un transport d'indignation, déclara qu'il tenait cette retraite sans combat, quelque motif qu'on en pût donner, comme une tache pour l'honneur du pays qu'il représentait, et se chargea de conduire lui-même les quinze cents Français, amenés par de Barrailh et de La Motte, au secours de la ville de Dantzick, dans laquelle Stanislas était enfermé. Pendant quelques jours, il trouve des résistances, mais il en triomphe; il fait mettre à la voile, et, le 24 mai, il descend, avec les troupes, dans une île à l'entrée de la Vistule et communique son ardeur à la fois aux soldats qu'il amenait, à ceux du baron de Stackelberg qui étaient maîtres du fort de La Meinde, et au marquis de Monty, ambassadeur extraordinaire de Louis XV auprès de Stanislas. Le même jour, de Monty écrivit à Plélo une lettre qui devait être communiquée à de Barrailh pour le rassurer au sujet de la flotte russe, par laquelle les commandants des vaisseaux français avaient quelque raison de craindre d'être surpris et attaqués en rade; son avis était d'ailleurs que ces vaisseaux ne devaient pas tenir en rade, mais avoir quelque avant-garde et croiser du côté de Pilau d'où les Russes tiraient leur artillerie pour la venir débarquer du côté du Fritschaff. « Si on avait des nouvelles que la flotte russe approchât, ajoutait-t-il, les vaisseaux français pouvaient s'éloigner et tenir la mer, étant assez bons quand ils ne seraient que cinq pour en battre dix des Russes qui ne savent pas la manœuvre. » Dès le 26 mai, à deux heures du matin, surlendemain de son débarquement, le comte de Plélo, en homme qui brûle ses

vaisseaux pour ne laisser aux siens d'autre espérance que dans la victoire, écrivait à de Barraïlh de partir sans différer pour sa croisière, et que, quant à lui, il ferait ce jour même une sortie du camp de La Meinde pour attaquer les ennemis dans leurs retranchements. Il lui disait aussi, mais sans le lui garantir, que, si l'on en devait croire plusieurs rapports, l'armée navale de Duguay-Trouin avait été vue mouillée dans le Sund. C'était là une grande illusion; cette armée, qui aurait anéanti la flotte russe, si celle-ci avait osé se montrer devant elle, et qui eût changé du tout au tout l'état des affaires de Stanislas, n'existait guère encore qu'en projet.

Cependant, le comte de Plélo, n'ayant d'autre moyen d'introduire des secours dans Dantzick que de forcer le camp des ennemis, vient d'en ordonner l'attaque. En un instant, on arrache les palissades, les fossés sont comblés, et les retranchements forcés. Plélo s'avance, l'épée à la main, à la tête des siens, pousse, presse et renverse tout ce qui s'oppose à son passage. Les Russes apprennent pour la première fois par eux-mêmes ce que peut la valeur française. Plus de deux mille d'entre eux couvrent déjà la terre de leurs cadavres, qu'il ne manque pas encore cinquante hommes à la troupe de Plélo. Un moment, dit-on, les Russes ont cru voir, dans le vaillant comte, l'ombre du roi de Suède Charles XII, et une terreur panique les a saisis, comme si le vainqueur de Narva se fût élancé de sa tombe. Mais, peu à peu, le comte de Munich prenant soin de renouveler les troupes battues par des troupes fraîches, Russes et Allemands reviennent de leur surprise, et osant regarder en face cette poignée de braves à laquelle ils ont affaire, ils se décident enfin, eux qui sont plus de vingt mille, à battre avec le canon, comme on ferait d'une puissante muraille, la glorieuse phalange des quinze cents Français, au moment où elle semblait sur le point de pénétrer dans la ville. Plélo est un des premiers atteints; il tombe percé de coups. Privés de leur principal chef, exposés à tout le feu de l'artillerie ennemie, les Français désespèrent de pouvoir faire une nouvelle brèche pour sortir du camp du côté de la ville; ils prennent le parti de se retirer par celle qu'ils ont faite pour entrer; mais ils la trouvent fermée, et ce n'est qu'après des efforts inouïs qu'ils parviennent à rentrer dans leur camp de La Meinde, avec perte de deux cents soldats tués ou blessés, et de trente officiers.

Le brigadier de La Motte-Laperouse, dans une lettre adressée au marquis de Monty, s'attribua le mérite de cette glorieuse retraite, et annonça à cet ambassadeur que la confiance que le roi et les généraux avaient toujours eue dans sa prudence et dans son expérience, ne lui permettrait pas désormais d'entreprendre, avec treize ou quatorze cents hommes, d'attaquer des retranchements inforçables, soutenus par toute une armée. Le marquis de Monty ayant précédemment concerté avec le comte de Plélo un projet pour faire remonter la Vistule aux troupes françaises sur des barques; La Motte déclara qu'il ne le trouvait pas praticable, parce que ces embarcations seraient presque certainement coulées bas, dans le trajet, par le feu des redoutes de l'ennemi. Des signes de mésintelligence avec le baron de Stackelberg perçaient dans la correspondance du général français qui se disait en butte à beaucoup de propos inconsidérés. Toutefois, ce fut de concert avec le baron qu'il manda à de Barrailh de ramener au plus tôt ses vaisseaux en rade de Dantzick, et de laisser seulement la frégate *l'Astrée* à croiser dans les parages de Pilau. Au reçu de cet avis, de Barrailh tint, à bord de *l'Achille*, un conseil dans lequel les commandants des vaisseaux décidèrent, à l'unanimité qu'ils devaient continuer leur croisière et ne point retourner en rade de Dantzick, du moins jusqu'à ce que le marquis de Monty leur eût personnellement envoyé un ordre contraire. A la suite de ce conseil, de Barrailh porta sa croisière jusqu'à quatre lieues au nord de Brustercoort, et, le 31 mai, il aperçut, poursuivit et prit deux galiotes russes, portant pavillon rouge et blanc, que montaient deux capitaines de vaisseau de la czarine, chargés par l'amiral Gordon d'aller à la découverte des forces navales de France que l'on attendait dans ces mers, et en même temps de porter des munitions et quelques renforts d'hommes à l'armée qui bloquait Dantzick. L'un de ces capitaines avait été garde de la marine à Toulon et connaissait presque tous les officiers français. A peine le brigadier de La Motte-Laperouse et le baron de Stackelberg eurent-ils appris le refus de l'escadre de revenir en rade de Dantzick, qu'ils écrivirent à de Barrailh, au nom du marquis de Monty, d'avoir à se rendre à leur invitation. De Barrailh tint de nouveau, à bord de *l'Achille*, un conseil dans lequel tous les capitaines, moins celui du *Brillant*, qui ne voulait pas même qu'on

se dérangeât de la croisière, furent d'avis qu'on allât seulement se montrer vingt-quatre heures à Dantzick, puis qu'on se portât au-devant de la flotte de Duguay-Trouin toujours attendue et toujours mise par le gouvernement de Louis XV dans l'impossibilité de partir. Quant à l'opinion du commandant de Barrailh, qui se targua depuis d'en avoir eu une toute contraire, elle était alors que le séjour dans la rade de Dantzick pourrait devenir funeste aux vaisseaux français si les ennemis les y surprenaient. « J'ai l'honneur de dire à Votre Excellence, écrivait-il au marquis de Monty, en lui envoyant les avis motivés de ses officiers, que mon idée est qu'il serait plus convenable que les vaisseaux allassent au-devant de M. Duguay, pour revenir avec lui. Toutes les forces du roi étant jointes, elles pourraient s'opposer à celles des ennemis; elles pourraient au contraire se trouver trop faibles étant séparées, sans compter le risque qu'elles courent d'être coupées par la flotte moscovite avant d'être jointes. » Néanmoins, de Barrailh se décida à revenir mouiller, le 1er juin, en rade de Dantzick, mais à plus grande distance de terre que les deux premières fois, et après avoir laissé la frégate *l'Astrée* en croisière dans les parages de Pilau, pour épier les mouvements de la flotte russe et au besoin accourir l'en aviser. Le jour même de son arrivée, de Barrailh, excédé incessamment par la pensée qu'il pouvait être acculé dans cette rade et forcé de s'échouer et de se brûler par des forces supérieures, demandait déjà à repartir. « Il est certain, écrivait-il au marquis de Monty, que des vaisseaux surpris dans une rade courent de grands risques, n'étant attaqués pour l'ordinaire que par des forces supérieures. J'ai vu une telle scène à Gibraltar arriver à l'escadre du roi que commandait M. de Pointis; je prie Votre Excellence de me pardonner le long détail que je ne lui fais que parce qu'elle peut ignorer les mouvements différents que peuvent faire les vaisseaux à la mer, ou surpris dans une rade. Je ne garderai celle-ci, ou je ne m'en éloignerai que de très-peu, jusqu'à ce que Votre Excellence m'ait donné ses ordres. » Il était impossible de résister à un si grand désir de s'en aller, surtout quand il était partagé par tous les officiers de l'escadre. On n'était plus au temps où un Jean Bart venait dans ces mêmes mers, avec quelques bâtiments, et, au départ comme au retour, tantôt par la ruse, tantôt par le combat, défiait toutes les forces navales

des Anglais et des Hollandais réunis. Le 2 juin, le baron de Stackelberg et de La Motte-Laperouse étant venus à un troisième conseil de guerre qui se tint à bord de *l'Achille*, de Barrailh et ses officiers décidèrent ces deux généraux à reconnaître l'imminente nécessité qu'il y avait pour les vaisseaux de quitter la rade de Dantzick, de reprendre leur croisière, ou plutôt de tâcher de se joindre à la flotte imaginaire de Duguay-Trouin. C'est pourquoi, ils levèrent l'ancre, laissant les troupes françaises bloquées et assiégées dans le camp de La Meinde. Une des prises russes, nommée *l'Isaac*, fut seule laissée, sous le commandement de l'officier Beaubriand, en rade de Dantzick, pour porter, dans l'occasion, des nouvelles à l'escadre. Le jour même de son départ, celle-ci donna la chasse à la frégate russe *le Mitau*, de 32 canons montés, et de deux cents hommes d'équipage, capitaine Frémery, s'en empara et connut par elle l'approche de la flotte russe, forte de quinze vaisseaux, dont un, *le Saint-Pierre*, de 100 canons, un autre, *le Saint-Alexandre*, de 70, un troisième de 66, et quatre de 64, plus d'un brûlot pouvant porter 50 canons, de cinq frégates depuis 16 jusqu'à 36 canons, et de deux galiotes à bombes et quelques galères. Cela décida de Barrailh à renoncer définitivement à la croisière et à gagner immédiatement Copenhague, où il fut presque aussitôt rejoint par la frégate *l'Astrée* qui, de son côté, amenait une galiote russe dont elle s'était emparée.

Les treize à quatorze cents Français abandonnés à La Meinde, position qui avait été fortifiée à la hâte et qui n'était en réalité qu'un petit camp retranché, continuaient à se défendre avec héroïsme. Bloqués par terre et par mer depuis que la flotte russe était venue vers l'embouchure de la Vistule, ce ne fut qu'au bout de trois semaines, et après avoir soutenu une infinité d'assauts dans les retranchements qu'elle s'était faits, que la petite troupe, considérablement réduite, ayant épuisé ses munitions, entourée par une armée entière, consentit enfin à capituler. Elle fut transportée et retenue quelque temps auprès de Saint-Pétersbourg, où on la traita, assure-t-on, avec tous les égards que son héroïque courage et le nom français méritaient.

Le navire l'*Isaac*, laissé en rade de Dantzick, ne s'était pas moins héroïquement comporté que la poignée de Français débarqués. Le brave Beaubriand, son capitaine, qui s'était retiré

vers l'entrée de la rivière, près des jetées, dans le dessein de s'échouer, soutint un premier combat de trois heures, le 12 juin, contre deux frégates, une galiote à bombes et vingt chaloupes russes qu'il obligea à s'éloigner ; il en soutint un second, le 14, depuis la pointe du jour jusqu'à la nuit, contre deux frégates et deux galiotes qui le canonnaient et le bombardaient. Le 15, le 16 et le 17 juin, il continua à se défendre et à refuser de se rendre.

Le 18, les ennemis ayant cessé leur feu et l'équipage de *l'Isaac* ayant appris que les troupes françaises de terre s'étaient enfin décidées à entrer en négociations pour capituler, Beaubriand, qui voyait son navire tout désemparé et hors d'état de faire route, prit ses dispositions pour le brûler; mais le général de La Motte le détourna de ce projet, en lui faisant dire que tant que *l'Isaac* subsisterait, il servirait à partager le feu de l'ennemi. En conséquence, Beaubriand l'abandonna, se retirant, de l'agrément du général, avec tout son équipage, dans deux bateaux, à neuf heures du soir, le 18 juin. Malgré un brillant clair de lune qui permettait à la flotte russe de voir tous ses mouvements, il passa au milieu d'elle, continua résolument de la ranger le lendemain matin, étant à un quart de lieue de terre, et fit route pour Copenhague. Mais, à la hauteur de l'île de Rugen, une bourrasque faillit lui faire perdre tout le fruit de sa généreuse audace et de son habileté ; il fut obligé de faire vent arrière et, se laissant aller à la miséricorde, de chercher à faire côte à la première terre. Il se vit ainsi porté à un petit village de la Poméranie prussienne où il aborda, chose miraculeuse, sans avoir perdu un seul homme. De là, ses embarcations étant incapables désormais de tenir la mer, il se dirigea par terre, avec tout son équipage, jusque sur Volga, première ville de la Poméranie suédoise, où il trouva des bâtiments qui le conduisirent en rade de Copenhague, où était encore l'escadre française. Le 3 juillet, il remit au commandant tout son monde en bon état.

Après un siége de quatre mois, Dantzick fut obligé de se rendre, et l'ambassadeur de France qui s'y trouvait fut fait prisonnier, malgré les priviléges de son caractère. Le gouvernement de Louis XV avait envoyé Stanislas en Pologne travesti en commis-voyageur ; il l'en fit sortir déguisé en paysan. De Barrailh

ramena à Brest son escadre qui, toute faible qu'elle était, avait tenu la flotte russe à distance de Dantzick, tant qu'elle avait croisé dans le voisinage de cette ville. Avec un peu plus de décision, et en maintenant l'armée navale des ennemis dans la terreur de l'approche de Duguay-Trouin, peut-être que celle-ci ne se fût jamais hasardée à plus de quelques lieues des eaux de Cronstadt; car on a su depuis, par expérience, que, grand objet de montre plus que de combat, les flottes russes, doutant encore non sans raison d'elles-mêmes, ne paraissent d'ordinaire que là où elles ne croient pas rencontrer d'adversaires sérieux (1).

Du reste, le cardinal de Fleury, grâce aux habiles généraux qui avaient illustré la fin du précédent règne, et qui jetèrent encore leur dernier rayon de gloire sur le commencement du nouveau, sut assez bien tourner à l'avantage de la France la disgrâce du beau-père de Louis XV. En effet, l'appui que la maison d'Autriche avait ouvertement prêté au rival de Stanislas occasionna une guerre continentale entre la France et l'empire d'Allemagne, par suite de laquelle la province de Lorraine fut définitivement acquise à la France, tandis que, d'un autre côté, les royaumes de Naples et de Sicile étaient reconquis au profit d'un prince de la maison de Bourbon-Espagne.

Pendant que des occasions étaient données aux Villars et aux Berwick de finir glorieusement leur carrière, à quoi les illustres débris de la marine de Louis XIV occupaient-ils les loisirs que le cardinal de Fleury leur faisait? Victor-Marie d'Estrées passait ses jours à bouquiner, à entasser, de la cave au grenier, volumes sur volumes, dans son hôtel; à rassembler des plans, des cartes, des descriptions des ports, des côtes de tous les pays du monde; à acheter toutes les précieuses curiosités qu'il rencontrait sur son passage, statues, bas-reliefs, pierres gravées et médailles. L'Académie française lui avait ouvert ses portes, comme à un grand seigneur ami et appréciateur des gens de lettres; celle des sciences comme à un véritable savant qui avait fourni d'excellents mémoires sur la navigation, des calculs remarquables sur la sonde des mers, de bons travaux sur l'histoire naturelle, et fait de curieux essais de chimie dans ses laboratoires renommés par toute l'Europe; enfin l'Académie des inscriptions et belles-lettres,

espèce mixte qui participe un peu de toutes les autres, l'avait revendiqué à meilleur droit encore pour ses connaissances dans les langues mortes et vivantes, pour ses précieuses collections et la variété de ses études. Quand le czar Pierre le Grand était venu en France, d'Estrées avait été l'objet de l'attention particulière de cet illustre fondateur d'empire, qui l'était allé visiter à son château d'Issy, près Paris, et avait entretenu depuis avec lui des relations scientifiques. Après sa mort, arrivée le 27 décembre 1737, lorsqu'il était dans sa soixante et dix-septième année, l'abbé de Boze, membre de l'Académie des inscriptions et belles-lettres, prononça l'éloge du marin, du littérateur et du savant. D'Estrées, avant de mourir, avait eu envers la marine le tort, impardonnable en raison des conséquences qu'il eut, de donner sa démission de vice-amiral de Ponant, au mois d'avril 1731, en faveur du marquis d'Antin, que l'on soumit pour la forme à paraître remplir pendant quatre ans l'emploi de capitaine de vaisseau, pendant trois ans celui de chef d'escadre et pendant le même temps celui de lieutenant général des armées navales. Quant à la charge de vice-amiral de Levant, elle était passée au marquis de Coëtlogon, par suite de la mort de Château-Renault, arrivée le 15 novembre 1716. Le duc de Saint-Simon a tracé à sa manière le portrait de Château-Renault dans ses Mémoires. « Son nom, dit-il, était entièrement inconnu avant le mariage de son bisaïeul avec une sœur du cardinal et du maréchal de Retz, à l'arrivée obscure des Gondi en France. Il fut le plus heureux homme de mer de son temps, où il gagna des combats et des batailles, et où il exécuta force entreprises difficiles et fit beaucoup de belles actions. L'aventure de Vigo ne peut lui être imputée, mais à l'opiniâtreté des Espagnols, à qui il n'en put persuader le danger... C'était un petit homme goussant et blondasse, qui paraissait hébété et qui ne trompait guère. On ne comprenait pas à le voir qu'il eût pu jamais être bon à rien. Il n'y avait pas moyen de lui parler, encore moins de l'écouter hors de quelques récits d'actions de mer. D'ailleurs bon homme et honnête homme. Il était Breton. » Il est permis, comme l'on sait, d'en appeler d'une partie des portraits et des jugements de Saint-Simon où la fantaisie d'esprit l'emporte souvent sur la vérité. La contradiction se montre à chaque ligne de son portrait de Château-Renault et de son appréciation

de ce marin. On n'est pas, ce qui d'ailleurs n'est point exact en ce qui concerne Château-Renault, le plus heureux homme de mer de son temps, on n'exécute pas force entreprises difficiles et l'on ne fait pas beaucoup de belles actions, quand on est d'autre part le petit homme hébété et ne trompant guère qu'il dit. D'ailleurs les rapports et les mémoires écrits de la main de Château-Renault, conçus et présentés avec science, précision et netteté, sont en assez grand nombre aux *Archives de la marine*, pour prouver que si cet éminent homme de mer avait l'air embarrassé dans le monde, il n'en était pas ainsi dans le cabinet, ni surtout dans le combat où il se montrait toujours d'une conception et d'une décision rapides. Saint-Simon se fût montré, suivant son habitude, beaucoup plus favorable à Château-Renault, si son origine eût remonté plus haut qu'à *l'arrivée obscure* des Gondi en France, et si le vainqueur de Bantry, au lieu de paraître dans le monde timide et embarrassé, eut eu les airs dégagés et impertinents de la Régence. Du reste, il rend justice à sa probité et à son désintéressement, en rappelant ce fait, qu'alors que Château-Renault eut ramené les galions en Espagne, il refusa quarante mille piastres dont Philippe V voulait le récompenser. Le brave Coëtlogon, ce digne ami de Tourville, était à son tour mort en 1730, après avoir vu enfin, de ses yeux mourants, le bâton de maréchal de France, auquel il avait droit depuis si longtemps, déposé sur son lit funéraire ; plongé dans les sentiments de la plus profonde piété, et dégagé désormais de toutes les vanités de la terre, il avait reçu ce tardif témoignage de la reconnaissance du roi, en proférant ces seuls mots : « *Domine, non sum dignus ! Domine, non sum dignus !* » On avait donné pour successeur à Coëtlogon dans le vice-amiralat de Levant le marquis de Sainte-Maure qui du moins avait sur le nouveau titulaire dans la charge de Ponant l'avantage d'avoir compté avec honneur parmi les marins du règne de Louis XIV. Ducasse était mort, comme on l'a vu, en 1715, avant d'avoir reçu le vice-amiralat et le bâton de maréchal de France qui lui eussent été certainement dévolus, malgré son origine obscure, plus obscure encore que celle de Château-Renault, et en dépit de Saint-Simon, s'il eût vécu seulement quelques années de plus. « C'était, dit ce spirituel et malicieux chroniqueur de la cour, le fils d'un

vendeur de jambons de Bayonne (il est bon de faire observer en passant que Laffilard le donne comme natif de Beaune), et de ce pays-là ils sont assez volontiers gens de mer. Il aima mieux s'embarquer que de suivre le métier de son père, et se fit flibustier. Il se fit bientôt remarquer parmi eux par sa valeur, son jugement, son humanité. En peu de temps, ses actions l'élevèrent à la qualité d'un de leurs chefs. Ses expéditions furent heureuses, et il y gagna beaucoup. Sa réputation le tira de ce métier pour entrer dans la marine du roi, où il fut capitaine de vaisseau. Il se signala si bien dans ce nouvel état, qu'il devint promptement chef d'escadre, puis lieutenant général, grades dans lesquels il fit glorieusement parler de lui, et où il eut encore le bonheur de gagner gros sans soupçon de bassesse. Il servit si utilement le roi d'Espagne, même de sa bourse, qu'il eut sa Toison, qui n'était pas accoutumée de tomber sur de pareilles épaules. La considération générale qu'il s'était acquise même du roi et de ses ministres, ni l'autorité où sa capacité et ses succès l'avaient établi dans sa marine ne purent le gâter. C'était un grand homme maigre, commandeur de Saint-Louis, qui, avec l'air d'un corsaire et beaucoup de feu et de vivacité, était doux, poli, respectueux, affable et qui ne se méconnut jamais. Il était fort obligeant et avait beaucoup d'esprit avec une sorte d'éloquence naturelle, et même hors des choses de son métier, il y avait plaisir et profit à l'entendre raisonner. Il aimait l'État et le bien pour le bien, ce qui est chose devenue bien rare... C'était un des meilleurs citoyens et des meilleurs et des plus généreux hommes que j'aie connus... et duquel tout le monde faisait cas lorsque son état et ses services l'eurent mis à portée de la cour et du monde... C'était un homme d'une grande valeur, de beaucoup de tête et de sang-froid et de grandes entreprises, et fort aimé dans la marine par la libéralité avec laquelle il faisait part de tout, et la modestie qui le tenait en sa place. Pontchartrain fit le mariage d'un de ses beaux-frères, capitaine de vaisseau, le marquis de Roye, avec la fille unique de Ducasse, qu'on croyait riche de douze millions de livres. » Le marquis de Roye de La Rochefoucauld, avait été en effet capitaine de vaisseau avant que la fortune de Ducasse lui eût permis d'acheter la charge de lieutenant général des galères, charge de laquelle il s'était ensuite démis, en 1720, au profit de son fils

Jean-Baptiste-Louis-Frédéric de La Rochefoucauld, marquis de Roucy, duc d'Anville par brevet du mois de mars 1732, qui, pour le plus grand malheur de la marine française, se vit en outre revêtu, en 1745, du grade de lieutenant général des armées navales. De tous côtes des vides s'étaient opérés dans les hautes régions du personnel de la marine, sans que rien autre chose que des nullités, pire que cela, d'orgueilleuses et fatales incapacités parussent devoir les remplir. Petit-Renau avait fini ses jours, le 29 septembre 1719, laissant à l'État une foule de précieux mémoires manuscrits, au public une *Histoire de la manœuvre des vaisseaux*, renfermant un système de signaux, qui avait été imprimé en 1689 par ordre du roi, sur la proposition de Tourville, et des lettres dans le *Journal des savants*, pour répondre aux objections que Huygens et Jean Bernouilli faisaient contre quelques-uns de ses principes. Quelque temps après qu'il eut enseigné et pratiqué la méthode de bombarder par mer au moyen de mortiers placés sur des galiotes, Des Chiens donna la manière de lancer des bombes avec du canon. Petit-Renau avait tour à tour servi sur mer et sur terre. Vauban l'avait employé en première ligne aux siéges de Philipsbourg et de Mons. On sait la part considérable qu'il avait prise au progrès de la construction des vaisseaux ; il s'était surtout montré partisan des bâtiments de 90 et de 106 canons. Fait en 1689 capitaine de vaisseau, avec la prérogative d'entrer dans le conseil de marine et d'y avoir voix délibérative, le brevet de son grade ne lui avait pourtant été expédié que plus tard, en 1691, avec celui d'ingénieur général de la marine. Sa mission dans les ports et sur les vaisseaux avait été depuis lors supérieure de beaucoup à ses titres mêmes. On l'avait élevé jusqu'au droit de faire assembler les officiers supérieurs et généraux de mer pour leur donner des leçons de manœuvre, et de signaler au ministre les capacités et les défauts de chacun. Il était devenu en réalité le professeur et l'examinateur général de la marine, en même temps qu'il en était l'ingénieur pour tous les cas d'attaque de places par mer et de descentes. Ce n'était pas tout, en 1699, de la marine sa mission s'était étendue jusqu'aux colonies, où on l'avait envoyé à la tête d'une petite division navale pour y étudier le meilleur système de défense qu'on pourrait leur appliquer, en même temps que tous les moyens de les faire prospérer (2). Appelé par

Philippe V en Espagne, de l'agrément de Louis XIV, Petit-Renau avait été élevé au grade de lieutenant général des armées de ce pays. Après la guerre de la succession à laquelle il avait pris une part si active, on l'avait autorisé à passer à Malte pour y donner au grand-maître les avis nécessaires à l'augmentation des fortifications de l'île. C'était à son retour de Malte, qu'on l'avait appelé au conseil de marine administrant, tel qu'il exista sous la Régence. On l'avait en même temps décoré de la grand'croix de Saint-Louis. Petit-Renau, comme Vauban, dont il était l'élève, avait porté ses observations et ses calculs sur les choses de l'administration civile, aussi bien que sur celles de la guerre. Aussi avait-il eu l'honneur d'être choisi pour donner le moyen de substituer la taille proportionnelle à la taille arbitraire. Ferme dans ses opinions jusqu'à l'opiniâtreté, il avait été l'ami et le défenseur zélé de Malebranche et de sa philosophie spiritualiste. Ce fut sans doute à son admiration pour les *Méditations chrétiennes et métaphysiques* de ce pieux philosophe, sublime dialogue entre le Verbe incarné et l'auteur lui-même, où règne un certain sombre auguste et mystérieux, a dit Fontenelle, que Petit-Renau dut cette mort semblable à celle d'un religieux de la Trappe, de laquelle parle encore Fontenelle, dans l'éloge qu'il fit de lui à l'Académie des sciences, dont l'illustre ingénieur était membre honoraire. Dès l'année 1710, le comte de Forbin, mécontent qu'on ne l'eût point encore élevé au grade de lieutenant général des armées navales, ne croyant rien avoir à espérer de Jérôme Pontchartrain avec qui il était au plus mal, avait allégué ses fatigues pour demander un congé qui s'était transformé, selon son désir, en retraite en 1715. Comme ses formes quelque peu rudes n'auraient pas convenu à Fleury et à Maurepas plus qu'à Pontchartrain, il n'avait point cherché depuis à reprendre du service, quoique sa renommée, ses talents et le nom de sa famille le désignassent au vice-amiralat. Retiré dans une maison de campagne près de Marseille, et rendu à lui-même, il avait dépouillé le vieil homme, donnant l'exemple de la conduite la plus religieuse, rigide pour lui-même, indulgent pour les autres, répandant ses richesses avec une munificence toute royale sur les pauvres du voisinage, se faisant bénir de tous, en un mot réparant par une vieillesse inspirée de la plus sincère piété, une existence longtemps aussi pleine de désordres que de gloire. Il

avait aussi occupé une partie de ses loisirs à rassembler ses Mémoires, dont il confia la rédaction à une plume plus exercée que la sienne; mais il n'eut pas assez de force pour empêcher son ancien caractère d'y reparaître dans tout son jour, et cette sorte de confession publique fit plus de tort que de bien à sa mémoire. Le désintéressement était une des qualités de Forbin, comme de la plupart des marins illustres du règne de Louis XIV. On cite de lui ce trait, qu'ayant obtenu, en 1689, une récompense de ce roi pour s'être distingué dans une action d'éclat, il demanda qu'elle fût reportée sur un officier qui avait servi sous ses ordres. Louis XIV dit à ce sujet : « Le chevalier de Forbin vient de faire une action bien généreuse, et qui n'a guère d'exemple dans ma cour. » Forbin mourut en 1733, à l'âge de soixante et dix-sept ans. On a dit de lui qu'il avait la tête d'un général et la main d'un soldat. Duguay-Trouin, qui avait paru plus tard que lui sur la scène maritime, et avait reçu une éducation supérieure, mettait aussi en ordre dans ce temps et écrivait lui-même ses Mémoires, chefs-d'œuvre dans leur genre, ou bien épuisait les restes d'une santé devenue débile à aiguillonner Maurepas par l'amour-propre, à le presser de rendre de l'importance à son ministère, à insister dans toute circonstance pour qu'on relevât la marine de son abaissement, et à montrer, avec un frémissement d'indignation, les Anglais prêts à tout oser, à tout envahir, si on continuait à laisser la France sans flotte, sans officiers de marine, sans matelots exercés. Mais, quoi qu'il fît, Duguay-Trouin mourut, le 27 septembre 1736, sans que le règne de Louis XV lui eût fourni une page digne d'être ajoutée à l'histoire de ses glorieuses campagnes. Duguay-Trouin, sous le rapport du désintéressement, ne s'était pas conduit avec moins de noblesse que ses devanciers dans la marine. Une pension de deux mille livres lui ayant été allouée à son retour de Rio-Janeiro, il avait aussitôt écrit au ministre pour le prier de faire retomber cette pension sur Saint-Auban, son capitaine en second, qui avait eu une cuisse emportée. « Je suis trop récompensé, disait-il, si j'obtiens l'avancement de mes officiers. » A la première nouvelle du projet d'armement naval de 1733, à propos de l'élection au trône de Pologne, à la tête duquel avait dû être placé Duguay-Trouin, nombre de vieux marins en grande estime et réputation sous le règne précédent, ayant pris cette

nouvelle au sérieux et cru déjà que leur beaux jours allaient revenir, étaient sortis des profondeurs de leurs retraites. Parmi eux, il y en eut un qui, faisant violence à sa misanthropie naturelle, reparut à Versailles avec l'habit qu'il portait autrefois. C'était un costume peu en harmonie avec les nouvelles habitudes du lieu, que le vieux pourpoint troué par les balles des vaisseaux ennemis sans doute, car les marins de cour qui circulaient alors dans l'antichambre du roi, toisant du coin de l'œil l'homme et l'habit avec dédain, se demandaient entre eux quel était cet individu qui se permettait de s'introduire à la cour dans un pareil accoutrement. Heureusement Duguay-Trouin était là qui les entendit; car ils n'auraient peut-être pas épargné l'insulte au vieux marin. « Comment, vous ne le connaissez pas? leur dit-il. C'est le plus grand homme de mer que la France possède à présent, c'est Cassard. Je donnerais toutes les actions de ma vie pour une des siennes. Avec un seul vaisseau, il faisait plus que d'autres avec une escadre entière. » Ce trait, qui honore autant Duguay-Trouin que Cassard, peint la cour de Louis XV : on n'y connaissait pas le vainqueur de San-Thiago, de Curaçao et de Surinam. Encore si l'on s'était borné à ne l'y pas connaître! Mais quand il eut reparu, réclamant avec trop d'âpreté peut-être, âpreté que l'on aurait dû excuser toutefois, le remboursement de trois millions qu'il avait avancés à l'État sur ses prises, dans les années malheureuses du règne de Louis XIV, on le taxa sérieusement, odieusement, d'être devenu fou; on le fit d'abord enfermer comme tel, le 7 février 1735, à Notre-Dame-des-Vertus; puis, comme on ne parvenait pas à lui faire perdre réellement la raison au milieu des aliénés, ni à faire taire son indignation et ses justes réclamations, on le mit au secret, comme prisonnier d'État, dans la citadelle de Ham, où il mourut le 21 janvier 1740. En vérité, Louis le Bien-Aimé, surnom qui ne peut plus être considéré par l'histoire que comme une amère ironie, en vérité Louis le Méprisé, comme il convient mieux aujourd'hui de l'appeler, avait bien assez de ses luxures honteuses à payer, sans s'occuper des dettes contractées par son aïeul envers d'illustres serviteurs. Trop débile de caractère pour avoir l'énergie de tenir des échafauds debout, il s'en dédommageait par les lettres de cachet et les oubliettes de ses prisons et de celles de ses maîtresses, qui recélaient des genres de mort d'au-

tant plus terribles pour ceux qui les supportaient, qu'ils étaient moins bruyants et moins offusquants pour lui-même et pour sa cour. Il n'y avait pas de sang versé, on vous enterrait vif, et tout était dit. C'est le genre de mort que les gouvernements appliquent le plus volontiers dans les époques de bassesse et de corruption; avec lui, on ose se débarrasser de plus de monde, et il semble qu'on craigne moins les jugements de l'histoire.

Le comte de Toulouse, amiral de France, qui avait aimé la marine et protégé les marins, était mort en 1734. Louis-Jean-Marie de Bourbon, duc de Penthièvre, son fils, dernier héritier mâle des enfants légitimés de Louis XIV, prince que la reconnaissance de Florian a rendu célèbre et que sa modestie et sa bonté devaient protéger pendant les orages de la Révolution, lui avait succédé dans ses charges d'amiral de France et de gouverneur de Bretagne. Le duc de Penthièvre n'alla jamais à la mer et ce fut surtout pour lui que l'amiralat n'eut que le caractère d'une grande et riche sinécure.

D'autres marins distingués encore, quoique moins célèbres que ceux dont on vient de parler (3), étaient retirés de la scène, morts ou sur le point de mourir. Du nombre de ces derniers étaient le marquis Barrin de La Galissonière le père, retiré lieutenant général honoraire, dont le fils, destiné à l'éclipser, ne devait pas être mis en situation de développer ses grands talents avant plusieurs années de là; le commandeur Jacques d'Hailly mort lieutenant général honoraire en 1720, le marquis de La Roche-Courbon-Blenac, ancien gouverneur général des îles, mort en 1722. Les deux neveux du grand Duquesne, Duquesne-Guiton et Duquesne-Mosnier, tous deux chefs d'escadre, étaient morts aussi. Quant aux descendants directs de l'illustre marin, qui avaient émigré par suite de la révocation de l'édit de Nantes, ils étaient pour la plupart rentrés en France depuis la Régence, et deux d'entre eux, le comte Hubert-Abraham Duquesne et le marquis Abraham Duquesne, avaient repris du service dans la marine.

Parmi les officiers de l'armée navale du temps de Louis XIV qui étaient encore en état de rendre de bons services, on comptait en première ligne La Bruyère de Court, lieutenant général depuis 1728, qui avait combattu avec gloire sous les Tourville, les Jean Bart, les Château-Renault et les d'Estrées; Salaberry de

Benneville, lieutenant général de 1736, qui s'était signalé aussi sous les mêmes maîtres; les deux frères de La Roche-Alard, dont l'un était lieutenant général de 1730 et dont l'autre le fut en 1741; le comte de Roquefeuil qui atteignit le même grade à la même époque que ce dernier; les chefs d'escadre de Sainte-Hermine, des Coyeux, de Lanquetot, Gabaret, second fils de Louis Gabaret, de Rochambeau, et le fils de Jean Bart, François-Cornil Bart. Mais ce n'était point à ces hommes de second ordre sous le précédent règne, mais qui auraient dû tenir le premier rang dans les commandements sous le règne présent, que l'on confierait tout d'abord la conduite des escadres dans la prochaine guerre; il fallait auparavant faire passer le pays par la cruelle expérience des marins de cour; il s'agissait de procurer à ceux-ci, aux dépens même de l'honneur français, l'occasion de gagner leurs éperons.

C'est pourquoi, dès l'année 1737, le marquis d'Antin fut envoyé, avec une escadre de deux vaisseaux et trois frégates, pour faire obstacle aux courses des Salétins; on ne sait pas jusqu'à quel point il y réussit.

Pendant ce temps, l'île de Corse était devenue un sujet de préoccupation pour la France. Après avoir été soumise aux Romains, aux Carthaginois, aux Goths et aux Sarrasins, avoir fait partie de l'empire de Charlemagne, formé un royaume indépendant, occasionné pour sa possession de violentes disputes entre Pise et Gênes, entre Gênes et l'Aragon, la Corse avait fini par se donner aux Génois, en 1354, parce qu'étant très-pauvre et eux très-riches, elle en espérait aide et prospérité. Puis, les Génois s'étant eux-mêmes mis sous le protectorat de la France pendant une partie du moyen âge, la Corse, depuis Charles VI jusqu'à Louis XII, était en quelque sorte redevenue possession française. Plus tard, les Génois ayant repris leur entière liberté, en avaient abusé pour opprimer les habitants de l'île qui s'était jadis donnée à eux, et les Corses s'étaient soulevés contre leurs tyrans. La France était intervenue dans la querelle, et l'on se rappelle les expéditions du baron de La Garde. La Corse avait fini par succomber sous les efforts réitérés de Gênes. Néanmoins, l'esprit d'indépendance l'agitait toujours; depuis longtemps elle eût été libre, si ses propres enfants ne se fussent pas trop souvent entre-déchirés. Elle s'était de nouveau soulevée au dix-huitième siècle,

mais cette fois avec une énergie et une persévérance qui ne laissaient plus qu'un faible espoir aux Génois. De 1735 à 1737, elle avait tour à tour été république et royaume, république avec les Hyacinthe Paoli et les Giafferi, royaume avec un pauvre, mais aventureux baron allemand, nommé Théodore de Neuhoff, qui réussit un moment à se faire appeler le roi Théodore, et qui finit par mourir prisonnier pour dettes. Cependant les Génois n'avaient point renoncé à leur ancienne possession insulaire; ils y avaient toujours conservé un pied; l'intérieur avait su leur échapper, mais les places principales du littoral leur appartenaient encore, quand ils s'adressèrent à la France pour leur venir en aide. Un marin qui du moins celui-là donnait les plus belles espérances, le capitaine de vaisseau d'Osères de Pardaillan, fut chargé de transporter en 1738, sur vingt-cinq navires, dans l'île de Corse, un petit corps d'armée commandé par le comte de Boissieux, qui se fit battre par les insulaires. On donna pour successeur à ce général le marquis de Maillebois qui fut plus heureux que lui pendant les deux années suivantes, et aurait dès lors probablement soumis la Corse, si les événemens dont on était menacé du côté de l'Allemagne et de l'Angleterre n'eussent bientôt obligé le gouvernement de Louis XV à rappeler les troupes françaises de cette île.

Comme si ce n'eût pas été assez dans ce temps du dépérissement du matériel et du personnel de la marine, des catastrophes, auxquelles n'étaient pas toujours étrangers l'embarras de rendre des comptes et le besoin d'ensevelir sous la cendre des concussions et des dilapidations si communes à cette époque, frappaient incessamment les principaux ports de guerre. C'est ainsi qu'au mois de janvier 1734 un incendie avait consumé le magasin général de Brest, avec toutes les marchandises et munitions et jusqu'aux livres de comptabilité qu'il renfermait; ainsi encore qu'en 1742, un autre incendie dans le même port réduisit en cendres sur les chantiers, en moins de six heures de temps, un beau vaisseau de 124 canons, le *Royal-Louis*, œuvre du constructeur Blaise-Joseph Ollivier, qui était achevé jusqu'au troisième pont, qui avait soixante mètres quatre cent cinquante millimètres de longueur, et était percé de seize sabords de chaque côté de sa batterie basse. Ce fut cet événement qui laissa la France, pour

de longues années à compter de 1713, sans un seul vaisseau de premier rang. Quant aux édifices brûlés de Brest, l'excellent ingénieur des fortifications et des bâtiments civils de la marine Choquet de Lindu, commença à les relever en 1747. On lui devait déjà, depuis 1740, la chapelle de l'hôpital de la marine. Depuis lors jusqu'à l'année 1783, le nombre des édifices nouveaux qui s'élevèrent sur ses plans et sous sa direction à Brest fut immense, mais le moment n'est pas encore venu de parler des principaux. Vers l'année 1731, quelques travaux avaient été faits pour faciliter l'entrée du port de Bayonne, en rétablissant en partie ceux que l'ingénieur Louis de Foix avait exécutés, sous le règne de Henri III, pour contenir l'Adour dans son lit primitif et empêcher sa dérivation causée par l'obstruement des sables. Au reste, c'étaient quelquefois les villes et les ports maritimes eux-mêmes qui, dans l'abandon où les laissait trop souvent l'État, faisaient les frais nécessaires à leur entretien et à leur conservation. C'est ainsi que les Malouins, jusqu'à l'année 1737, fournirent l'argent nécessaire à la construction de leurs nouveaux remparts commencés en 1708 sur les plans de Vauban qui avait également donné ceux de presque tous les forts de la rade.

Il n'en était pas de même toutefois de Lorient; on sait ce que ce nouveau port, créé par l'intermédiaire ruineux de la Compagnie des Indes, avait déjà coûté d'argent au pays tout entier; ce qu'il devait lui en coûter encore jusqu'à son absorption par l'État est incalculable. Il présentait d'ailleurs un aspect des plus animés et des plus brillants. La marine de la Compagnie s'y divisait en grande et petite navigation. L'une se composait de navires qui jaugeaient jusqu'à douze cents tonneaux, l'autre de navires qui n'étaient pas d'une contenance de plus de trois cents. La petite île de Saint-Michel divisait la baie en deux rades : du côté de Port-Louis étaient les navires en quarantaine et en partance; du côté de Lorient se voyaient les navires qui arrivaient au port. La Compagnie avait porté ses forces navales à leur apogée; il n'est pas douteux qu'elle n'eût à cette époque autant et plus de bâtiments qu'en 1669, année où elle céda tout son matériel au gouvernement et où elle comptait encore quarante-quatre bâtiments, dont trois de 64 canons et plusieurs de 56. Bientôt elle allait être plus riche en vaisseaux que l'État lui-même dont elle avait été, dont elle serait encore le

ver rongeur. Tandis qu'elle étalait fièrement sur son sceau, sur ses pavillons le globe d'azur de ses armoiries chargé d'une fleur-de-lis d'or, avec cette devise que son inconduite rendit menteuse : « *Florebo quocumque ferar* », la ville qui s'était élevée avec elle et qu'un édit du roi, du mois de juin 1738, venait d'ériger en corps de communauté, ne montrait pas avec moins d'orgueil ses armes plus récentes encore : un écu de gueules à un vaisseau d'argent, voguant sur une mer de sinople, et d'un soleil d'or se levant derrière des montagnes d'argent, posées au flanc droit de l'eau. La compagnie luttait toujours contre les fortifications qu'on jugeait nécessaires à la défense du port et de la ville. La décision de les construire sur une échelle suffisante à la défense, ne fut prise qu'au milieu des dangers de la guerre qui était sur le point de s'ouvrir.

A cette époque, la Louisiane avait éprouvé des changements qui semblaient devoir lui être favorables. La Compagnie des Indes avait remis au roi, dès l'année 1731, la portion de son privilége, qui s'étendait sur cette vaste contrée; et, avec la fin du monopole oppressif qui pesait sur elle, la colonie naissante avait paru entrer dans une voie de progrès qui promettait les plus beaux résultats.

Cependant la Compagnie n'avait pas cessé d'être ambitieuse d'étendre au loin sa puissance. On se souvient de cette terre Australe que peut-être Binot Paulmier de Gonneville avait découverte dès l'an 1504, et qui, selon quelques-uns, serait la grande île d'Australie ou Nouvelle-Hollande, et selon d'autres ne serait que Madagascar, différence qui serait bien difficile à comprendre, en raison de l'éloignement des mers où ces terres se rencontrent, si le tort qu'a eu le descendant de l'Indien Essomericq, de ne préciser ni la latitude, ni la longitude des terres découvertes par le père adoptif de son bisaïeul, ne laissait le champ libre à toutes les hypothèses, si ce n'est pourtant que la relation les disait vaguement être à une latitude égale à celle des provinces de France. On se rappelait seulement qu'après avoir doublé le cap de Bonne-Espérance, le navigateur, assailli d'une furieuse tempête qui lui avait fait perdre sa route, et l'avait abandonné au calme ennuyeux d'une mer inconnue, ne sachant plus de quel côté se diriger, s'était laissé aller vers le sud par la vue de quelques oi-

seaux qui venaient de ce côté, tant dans l'espérance d'y trouver une terre, que dans la nécessité où il était de se radouber et de faire de l'eau. On savait, à n'en pas douter, que la découverte de Gonneville n'était point une fable, puisqu'un arrière-petit-fils du naturel des terres inconnues vivait encore en 1653, et pressait, en paroles touchantes, le gouvernement français de dégager la parole donnée à ses ancêtres de retourner chez eux avec de nouveaux navires, et d'y apporter le culte du vrai Dieu. Depuis lors, on avait fait, à différentes époques, quelques recherches pour retrouver la déclaration que Gonneville avait faite à son retour en France, le 19 juillet 1555, sur les réquisitions du procureur du roi, après qu'un corsaire anglais l'avait dépouillé de son journal et de tout ce qu'il possédait, dans les parages des îles Jersey et Guernesey. Maurepas avait fait compulser les archives des siéges de l'amirauté de Normandie, pour retrouver l'original de cette déclaration; mais les anciens procès-verbaux ne subsistaient plus; les guerres civiles, jointes à la guerre étrangère qui avait mis souvent les Anglais en possession momentanée des villes de Normandie; le peu d'ordre avec lequel les archives des amirautés étaient tenues avant Colbert; enfin un intervalle de deux siècles et demi, n'avaient laissé aucune espérance que l'on pût remettre la main sur la précieuse pièce. On avait seulement répondu à Maurepas, qu'en effet il y avait dans le pays une tradition constante que cette pièce avait été à l'amirauté, mais qu'on ne savait pas ce qu'elle était devenue.

La Compagnie française des Indes, se flattant de trouver au sud de l'Afrique une terre propre à servir d'entrepôt à ses vaisseaux, afin qu'ils ne fussent pas obligés, en certain cas, de relâcher au cap de Bonne-Espérance, ordonna une expédition pour chercher les terres découvertes par Gonneville, lesquelles n'étaient peut-être que de celles qui entraient dans ses domaines de la mer des Indes : car on a supposé que c'était Madagascar.

Les capitaines de marine de la Compagnie Lozier-Bouvet qui devint ensuite gouverneur de Bourbon, et Hay, furent en conséquence envoyés de Lorient, le 19 juillet 1738, avec les frégates *l'Aigle* et *la Marie*, pour aller à la recherche des terres vers les 44° de latitude méridionale et les 355° de longitude, méridien français. Après avoir mouillé à l'île Sainte-Ca-

therine, côte du Brésil, ils remirent à la voile, et, le 26 novembre, commencèrent à trouver de la brume dès les 35° de latitude et 344° de longitude. Souvent cette brume était si épaisse, que les deux frégates ne pouvaient s'apercevoir à une portée de fusil, et que, d'un équipage à l'autre, on s'entendait manœuvrer sans se voir. Quoique nuit et jour elles tirassent du canon, et que la nuit elles portassent toujours leurs feux, les frégates eurent toutes les peines du monde à ne se pas séparer. La première semaine de décembre, depuis 39 à 44° de latitude, entre 350 et 355° de longitude, on commença à voir du goëmon, plante marine noueuse, longue et souvent entrelacée par le mouvement des eaux de manière à former une barrière que les navires ne rompent pas toujours sans quelque difficulté. On continua pendant longtemps d'en voir presque tous les jours. Le temps était froid, quoiqu'on fût en été; il y eut de la grêle et du tonnerre. Les oiseaux se montrèrent aussi plus fréquemment qu'ils n'avaient fait, et en plus grand nombre encore la semaine suivante. On en remarqua qui de temps en temps battaient beaucoup des ailes, comme font les oiseaux de terre, ce qui faisait présumer que l'on était assez près d'une côte. Le 10 décembre, les frégates se trouvaient dans l'intersection du 44° parallèle avec le premier méridien, au même lieu où les cartes du temps plaçaient la côte qu'elles nommaient *Terre de Vue* ou *Cap des terres Australes*. Néanmoins on ne découvrit ici aucune terre, soit, comme dit le journal de cette navigation, que l'épaisseur continuelle de la brume en dérobât la vue, soit que cette terre ne fût qu'une île de trop peu d'étendue, soit que peut-être ce ne fût qu'un prodigieux amas de glaces, qu'on aurait pris de loin pour une côte. En effet, le 15 décembre, à une latitude sud égale à celle de Paris nord, c'est-à-dire à 48°, on aperçut les premières glaces. Les navigateurs se réjouirent d'abord de cette vue comme d'un indice certain des terres qu'ils ne seraient pas longtemps à trouver. Ils remarquèrent que la hauteur des glaces était une preuve de la hauteur des terres auprès desquelles elles s'étaient formées. Il y en avait de si grandes et de si élevées, que l'on fit plusieurs fois huit lieues pour en atteindre qui étaient à vue. Lorsque le temps venait à s'éclaircir, on leur trouvait toutes sortes de figures d'îles, de forteresses, de bâtiments.

Depuis que Lozier-Bouvet et Hay voguaient dans ces parages ignorés, ils avaient pu supposer dans la brume tous les dangers des mers connues ; mais ils devinrent alors certains d'en avoir sans cesse à côté d'eux. En effet, les glaces étaient autant d'écueils flottants, plus à craindre même que la terre, en ce que si l'on avait eu le malheur de se perdre en les abordant, il n'y aurait eu aucune espérance de se sauver dessus; les glaçons devenaient pour ainsi dire plus dangereux que les grosses glaces, parce qu'étant à fleur d'eau et confondus avec la mer, dès que celle-ci était agitée, on les voyait difficilement. Pour écarter les réflexions, Lozier-Bouvet fit lecture à haute voix sur son bord de l'article des instructions de la Compagnie des Indes, par lequel il était accordé des gratifications aux équipages en cas de découverte, et promis aux officiers des récompenses proportionnées à leurs services. Après avoir mis le cap au sud, on fut tellement entouré de glaces, qu'il fallait tourner à l'est pour trouver un passage. La mer était sans fond; on voyait beaucoup de plongeons, de pingouins et de loups marins. L'aiguille aimantée variait d'une manière fort étrange sur différentes boussoles, donnant sur l'une vingt-quatre minutes de déclinaison à l'est, et sur l'autre cinquante minutes à l'ouest. Le 1er janvier 1739, on découvrit une terre très-haute, couverte de neige et fort embrumée, à laquelle Lozier-Bouvet, chef de l'expédition, imposa le nom de *Cap de la Circoncision*, en l'honneur de la fête du jour. Il donna vingt piastres au principal pilote de la frégate *l'Aigle*, qui avait le premier aperçu cette terre estimée être par les 54 degrés de latitude méridionale entre les 27° et 28° de longitude, s'étendant du nord-ouest au sud-est, à peu près sur huit ou dix lieues d'une face et six de l'autre. La côte était escarpée, chargée de glaces et inabordable. Elle était entourée de petites îles, ou plutôt de purs monceaux de glaces de deux à trois cents pieds de hauteur, depuis une demie jusqu'à deux ou trois lieues de tour. Le 6, avant midi, on vit venir tout d'un coup une prodigieuse quantité d'oiseaux blancs de la grosseur des pigeons. Les deux frégates louvoyèrent d'abord en ce lieu pendant douze jours, sans pouvoir aborder, ni envoyer leurs chaloupes à la côte, à cause des glaces, de la brume et du vent contraire. Elles coururent ensuite jusqu'au 25 janvier, portant à l'est sous le 57e degré parallèle, pendant quatre cent vingt-cinq

lieues toujours le long des glaces, sans cesser de voir des baleines, des loups marins et autres poissons monstrueux. Enfin, désespérant de trouver aucun point d'abordage, *l'Aigle* et *la Marie* quittèrent cette terre si méridionale et peut-être inaccessible à cause des glaces, dans le dessein de chercher au nord-est si l'on trouverait l'endroit où Gonneville avait abordé et que sa déclaration plaçait à une latitude égale à celle des provinces de France. On tourna la route au nord à 52 degrés de longitude, et l'on traversa de nouveau les goëmons jusqu'au 43e degré de latitude. Là les deux frégates se séparèrent : *l'Aigle* faisant route pour l'île Bourbon, *la Marie*, retournant par le cap de Bonne-Espérance au port de Lorient, d'où elle était partie, et où elle jeta l'ancre le 24 juin 1379, sans avoir, malgré l'extrême fatigue du voyage, perdu un seul homme de son équipage, sauf un mousse qui s'était noyé (4).

CHAPITRE VIII.

De 1740 à 1744.

Préludes d'hostilités et d'envahissements de la part des Anglais. — Guerre à propos de la succession d'Autriche. — Événements jusqu'à la déclaration de guerre à l'Angleterre. — Escadre du marquis d'Antin. — Combat de la frégate *la Fée* avec un vaisseau anglais. — Beau combat de la division d'Épinay contre six vaisseaux anglais. — Malheurs du marquis d'Antin et de son escadre. — Retour et mort de ce vice-amiral. — Brillant engagement de la division Caylus avec la division du commodore Barkley. — Mort du cardinal premier ministre Fleury. — État dans lequel il laisse la France vis-à-vis de l'étranger. — Une flotte anglaise bloque une escadre espagnole dans Toulon. — Escadres françaises de Brest et de Toulon. — Le lieutenant général La Bruyère de Court est chargé d'appuyer la sortie de l'escadre espagnole avec l'escadre française de Toulon. — Bataille navale de Toulon. — Expédition malheureuse contre les Tunisiens. — Continuation de progrès des îles de France et de Bourbon sous le gouvernement de La Bourdonnais. — Plan de campagne navale proposé par La Bourdonnais. — Expédition à Mahé. — Prise de possession de plusieurs îles dans la mer des Indes.

Pendant que, satisfait d'avoir obtenu quelques succès sur le continent et d'avoir assuré, dans un avenir prochain, par le traité signé à Vienne, le 8 novembre 1738, le retour de la Lorraine à la France (1), le gouvernement de Louis XV s'en allait mollement bercé par une trompeuse sécurité, l'Angleterre doublait, triplait ses armements. Elle élevait des forts jusque dans l'île de Camceau, sur le fleuve Saint-Laurent; elle faisait le plus impudent commerce de contrebande avec les Antilles françaises, répondait aux timides représentations des agents du cardinal de Fleury par des faux-fuyants, en attendant qu'elle crût le moment bien arrivé de leur jeter à la face une fin de non-recevoir sans périphrases, prenait à son aise des positions dans toutes les mers du globe, interdisait à l'empereur d'Allemagne de former une Compagnie des Indes à Ostende, et, avec son commerce, ses vaisseaux prêts à déposer ses troupes partout où elle le jugerait convenable, elle se faisait rechercher des puissances

purement continentales, et humiliait, vexait en tous lieux les puissances maritimes. Le pacifique Fleury avait beau vouloir, on devait se lasser de son humilité vis-à-vis de l'Angleterre : car il y a dans l'instinct des grands peuples, du peuple français surtout, quelque chose qui les pousse à hasarder de périr, plutôt que de boire longtemps à la coupe de la honte qu'on leur présente au nom d'un peuple rival; et alors, coûte que coûte, à la première circonstance que l'on n'avait pu prévoir, ou dont on n'avait pas calculé les effets, l'orage éclate dans toute sa fureur, et déjoue en un instant les combinaisons de plusieurs années. Peu de temps avant de mourir, le vieux cardinal vit venir à lui la guerre, du côté de la terre et du côté de la mer tout à la fois.

En effet, l'empereur Charles VI étant mort, sa succession, tant comme souverain électif de l'Allemagne que comme souverain héréditaire de l'Autriche, de la Hongrie, de la Bohême et de plusieurs autres états, fut l'occasion d'un vaste conflit, dans lequel parurent au premier rang la célèbre Marie-Thérèse, le grand Frédéric de Prusse, et l'électeur de Bavière, proclamé empereur sous le nom de Charles VII, qui entraîna la France dans ses intérêts. L'Angleterre se montrait prête à se ranger dans le parti où elle serait sûre de rencontrer devant elle la France et aussi l'Espagne. Déjà même, forçant le roi Georges II à renvoyer son ministre favori, Robert Walpole, que la paix et la corruption avaient maintenu au pouvoir, elle s'était mise en guerre ouverte avec cette dernière puissance, qui s'était enfin fatiguée de l'immense contrebande pratiquée par les Anglais dans ses colonies (2). Deux escadres, l'une sous le commandement de l'amiral Vernon, l'autre sous les ordres du célèbre amiral Anson, qui en prit occasion de faire le tour du monde, étaient parties des ports d'Angleterre pour aller attaquer simultanément l'empire des Espagnols aux Indes-Occidentales, par l'Atlantique et la mer du Sud, et se donner la main à l'isthme de Darien, où elles avaient projet de frapper un grand coup.

Sur ces entrefaites, le cabinet de Versailles, commençant enfin à s'éclairer sur les dangers que couraient ses propres colonies, et jugeant qu'il lui était impossible de ne pas faire au moins quelque démonstration en faveur de l'Espagne son alliée, envoya, en 1740, de Brest en Amérique, sous les ordres du marquis d'Antin, une escadre de douze vaisseaux et quelques bâtiments inférieurs,

que devaient rejoindre huit vaisseaux partis de Toulon, sous le commandement du marquis autrefois chevalier de La Roche-Alard, qui n'était encore que chef d'escadre. La Roche-Alard fut retenu dans les mers de l'Europe plus longtemps que n'y comptait d'Antin. Quant à celui-ci, la fatalité sembla le poursuivre depuis son départ de Brest. Assailli par la tempête, peu s'en fallut qu'il ne perdît tous ses vaisseaux; l'un d'eux, *le Bourbon*, de 74 canons, capitaine de Boulainvilliers, périt corps et biens. Enfin, après une traversée longue et pénible, l'escadre, tout avariée, n'arriva à Saint-Domingue que pour y voir ses équipages décimés par une fièvre mortelle.

Quoiqu'il n'y eût point encore guerre déclarée entre la France et la Grande-Bretagne, les Anglais ne perdaient aucune occasion d'insulter les Français, feignant de les prendre pour des Espagnols. Mais plusieurs marins de France, moins accommodants que n'aurait souhaité le cabinet de Versailles, répondirent à ces prétendues méprises, de manière à ne pas laisser de doute sur le pays d'où ils étaient.

Le premier bâtiment français auquel les Anglais s'adressèrent fut la frégate *la Fée*, capitaine de Chavagnac, qu'ils rencontrèrent isolée de l'escadre du marquis d'Antin dans les parages de Saint-Domingue. Feignant de prendre cette frégate pour espagnole, un vaisseau de ligne d'Angleterre, commandé par le capitaine Herbert et appartenant à la flotte de l'amiral Vernon, la somma d'amener pavillon ou de se laisser visiter, et, sur son refus, lui lâcha ses bordées. Chavagnac y répondit; il était décidé à se faire couler bas par le vaisseau ennemi plutôt que de céder; mais l'équipage, qui déjà venait de perdre onze hommes tant blessés que tués, l'ayant vu lui-même atteint d'une dangereuse blessure, ne voulut pas pousser aussi loin que son chef le dévouement à l'honneur du pavillon, et, tout en protestant contre l'acte violent et contraire au droit des nations dont les Anglais se rendaient coupables, la frégate française se laissa prendre. Le marquis de Larnage, gouverneur de Saint-Domingue, et le marquis d'Antin ignorèrent quelque temps ce qu'elle était devenue. Toutefois l'amiral Vernon, à qui ses instructions ne prescrivaient pas de rompre d'une manière éclatante et soudaine avec la France, leur renvoya cette frégate, mais en essayant de donner le change et de jeter la cause de l'é-

vénement sur le capitaine français. Si le marquis d'Antin manquait d'expérience et d'habileté, le courage personnel, le dévouement et le sentiment de l'honneur qui malheureusement ne peuvent suppléer ces qualités indispensables à un amiral, ne lui faisaient pas défaut. Il ressentit vivement cette première atteinte des Anglais. « *La Fée* est retrouvée, écrivit-il au ministre, le 20 novembre 1740, à bord du *Dauphin-Royal*, elle est retrouvée, mais d'une façon qui vous fera connaître l'insolence des Anglais. Vous en jugerez par la lettre et le journal que M. de Larnage vous envoie. Vous aurez la bonté de remarquer que le journal n'est daté ni en lieues, ni en latitude, indice sûr que le capitaine Herbert croisait sur nos côtes et fermait nos ports. Quoi qu'en dise M. Vernon, j'espère que vous ne désapprouverez pas la conduite de M. de Chavagnac ; les vaisseaux du roi ne sont pas pour recevoir de pareils coups de canons sans y riposter... M. de Larnage m'a demandé mon avis pour savoir s'il devait répondre à M. Vernon. J'ai été d'avis qu'il ne lui répondît point. Il me semble que pareilles offenses ne méritent point de réponses. »

Cependant, l'escadre française était toujours retenue à Saint-Louis de Saint-Domingue par le besoin de se réparer et par la maladie qui déjà avait causé la mort de beaucoup de matelots, de plusieurs officiers, entre autres d'un fils du feu vice-amiral de Coëtlogon, et avait même atteint le marquis d'Antin. Cet infortuné commandant en chef, tombé dans un déplorable état de langueur, affecté au moral autant qu'au physique, avait néanmoins le désir de justifier sa haute dignité dans la marine par quelque action d'éclat; mais le sentiment de son insuffisance le retenait toujours, et fort heureusement, au moment décisif. Il écrivait alors au ministre qu'il attendait une occasion plus favorable « de réparer le temps perdu et de voir s'il pourrait attaquer sans rien hasarder... J'ai toujours été malheureux (3), » ajoutait-il avec mélancolie. Ah ! tout n'est pas fête dans la vie pour les gens qui ne doivent pas leurs honneurs et leurs postes à leur mérite, lorsque néanmoins il leur reste du cœur. Le marquis d'Antin et peu après lui le duc d'Anville en sont la preuve.

Le 18 janvier 1741, le capitaine, depuis lieutenant général, d'Épinai de Boisgueroult, de la même famille que les d'Épinai Saint-Luc, lequel on a déjà vu se distinguer sous Louis XIV, dé-

taché de la flotte du marquis d'Antin, et faisant voile de la côte de Saint-Domingue, avec *l'Ardent*, qu'il montait, *le Mercure*, capitaine Des Herbiers de l'Étenduère, *le Diamant*, capitaine de Piosins, *la Parfaite*, capitaine d'Estourmel, découvrit, vers le cap Tiberon, une flotte anglaise aux ordres de l'amiral Chalonner-Ogle. Celle-ci détacha six de ses vaisseaux, depuis 50 jusqu'à 70 canons, que d'Épinai ne chercha point à éviter. Lorsque les bâtiments français et anglais furent à portée de s'entendre, ils se dirent réciproquement de quelle nation ils étaient; mais, sur le refus que les premiers firent d'envoyer leur canot à bord, l'un des Anglais tira deux coups de canon et ensuite sa bordée entière sur *l'Ardent*. Aussitôt l'engagement devint général; il dura près de deux heures. Les Anglais, quoique de beaucoup supérieurs en force, furent, par deux fois et à leur grand étonnement, obligés de se retirer, étant tout désemparés. Ils tinrent un moment conseil. Peu après, un de leurs officiers descendit dans un canot portant pavillon blanc à l'avant, se rendit à bord de *l'Ardent*, et dit au commandant français que l'on avait pris ses vaisseaux pour espagnols et qu'on lui en faisait des excuses. Le brave d'Épinai dut être bien satisfait dans son noble orgueil, d'avoir ainsi fait reconnaître sa nation aux coups qu'elle savait encore porter.

Peu après, le marquis d'Antin laissa à Saint-Domingue quelques-uns de ses vaisseaux sous le commandement du comte de Roquefeuil et ramena le reste en mauvais état à Brest où il mourut à son arrivée, au mois d'avril 1741. Le comte de Briqueville de La Luzerne fut nommé à sa place vice-amiral de Ponant. Le marquis de La Roche-Alard, qui peut-être ne s'était pas pressé d'avoir d'Antin pour chef, arriva alors dans la mer des Antilles avec ses vaisseaux, et le comte de Roquefeuil en revint.

Les Anglais continuèrent leur système d'attaque, sans déclaration de guerre préalable, contre les bâtiments français. Le 5 août 1741, ce fut le marquis de Caylus, ancien colonel d'infanterie, maintenant capitaine de vaisseau commandant un vaisseau et deux frégates, qui, revenant de la Martinique, rencontra, à l'entrée du détroit de Gibraltar, plusieurs vaisseaux anglais, sous les ordres du commodore Barkley, faisant force de voiles, deux par deux, pour le joindre. Une demi-heure avant le coucher du soleil, deux de ces vaisseaux, qui étaient au vent dans la

partie du nord, ayant mis pavillon d'Angleterre, Caylus arbora pavillon de France pour se faire reconnaître. Avant la nuit, deux autres vaisseaux, qui étaient plus près de lui, firent mettre pavillon hollandais, et, vers les dix heures et demie, s'approchèrent de *l'Aquilon*, de 48 canons, capitaine d'Osères de Pardaillan, qui leur demanda de quelle nation ils étaient: « Hollandais, répondirent-ils, venant d'Amsterdam et allant à Alger. — Et nous, vaisseaux du roi de France, et allant en France, » fit répondre Pardaillan à une question analogue qui lui fut adressée. Le commodore Barkley, nonobstant cet échange de paroles, cria au capitaine de *l'Aquilon* de mettre son canot à la mer; Pardaillan refusa, en disant qu'on eût à s'adresser à son commandant. « Si vous êtes Français, arrêtez, ou je vous traiterai en ennemis! s'écria de nouveau l'Anglais.— Nous sommes bâtiments de guerre du roi de France; allez parler, s'il vous convient, au commandant, répliqua Pardaillan. — Vous n'êtes pas Français, vous êtes Espagnols! » Et ce mot du commodore anglais fut suivi d'un coup de canon, qui passa entre les mâts de *l'Aquilon*. — « Avons-nous guerre? » demanda alors Pardaillan; et il ajouta : « Si vous tirez encore, je vous enverrai toute ma bordée. » L'Anglais tira trois coups de canon, et Pardaillan tint parole: il lâcha toute sa bordée; le combat devint sur-le-champ très-vif. Malheureusement on eut à regretter presque aussitôt sur *l'Aquilon* le brave Pardaillan, qui promettait un héros à la marine, et qui tomba expirant au quatrième coup de canon. Du Tillet, son second, prit sa place et se comporta non moins vaillamment. Le premier des vaisseaux anglais qui avait parlé à *l'Aquilon* alla se poster dans la hanche de la frégate française *la Flore*, de 26 canons, capitaine de Saurins-Murat, et l'attaqua. Caylus, monté sur *le Borée*, de 60 canons, se disposa promptement à aller porter secours à la frégate, qui avait une contenance des plus fières, malgré son infériorité matérielle. Mais, en faisant sa manœuvre, il se trouva par le travers d'un vaisseau ennemi, que l'obscurité l'avait empêché d'apercevoir. Il lui envoya, coup sur coup, deux bordées, et l'aurait écrasé si un fil de courant ne l'eût obligé de présenter la poupe, ce dont l'Anglais profita pour faire au *Borée* un grand feu de mousqueterie et de deux canons de chasse. Après quoi, le vaisseau ennemi alla se joindre à celui avec lequel *la Flore* était

déjà aux prises, et cette petite frégate se trouva ainsi avoir affaire à deux adversaires, dont un seul, par sa masse, aurait pu l'anéantir. Mais le vent ayant permis à Caylus de reprendre sa manœuvre selon ses désirs, *le Borée* accourut bientôt délivrer *la Flore*, et dématа en un instant un des vaisseaux anglais, qui abandonna incontinent la partie. Restaient trois vaisseaux ennemis; *l'Aquilon* en força un à la retraite. Il était trois heures et un quart du matin; le combat durait dans toute sa chaleur depuis minuit. C'eût été quelque chose d'étrange à reconnaître, à travers un crépuscule naissant, que cette lutte acharnée qui s'enveloppait de mystère et d'ombres, que cette lutte dont l'heure s'appropriait si bien aux haines sourdes qui couvaient entre les marins des deux nations, et qui s'indignaient d'être si longtemps retenues, par de vains restes de ménagements politiques, hors du grand jour, hors de la face du soleil où elles brûlaient d'éclater sans contrainte. Cependant les équipages français, aux cris de : « Vive le roi ! » se hâtaient de raccommoder leurs manœuvres pour recommencer le combat. Le jour parut, et Caylus distingua trois bâtiments ennemis assez près de lui, et sept autres à une distance un peu plus grande, qui tous, leurs voiles dehors, faisaient route sur les Français. Il ne doutait pas que ce ne fût pour l'attaquer; mais il fut bientôt détrompé par un canot au pavillon blanc qui lui apporta des excuses au nom du commandant anglais. La réponse de Caylus fut digne. « Je n'avais point offensé les Anglais, dit-il; le roi mon maître sera instruit de cette manœuvre. Au surplus, ajouta-t-il, en ce qui me concerne, je sais gré à ces messieurs d'avoir un peu exercé mes équipages; cela nous aura été utile en cas de guerre. »

Il y avait donc encore, malgré l'abdication de ceux qui étaient chargés de la conduite des affaires du pays, du sang des Duquesne, des Tourville et des Jean Bart dans les veines des marins français, et les conseils de patience et d'humilité qu'on leur envoyait incessamment de Versailles ne pouvaient les décider à supporter plus longtemps les affronts. C'était assez des trente à quarante vaisseaux de guerre qui restaient à la France, pour que l'Angleterre ne pût pas triompher davantage sans coup férir : c'eût même été trop d'un seul; et le cardinal de Fleury avait évidemment fait tort à ses débonnaires intentions, en n'interdisant

pas la mer au dernier d'entre eux, de telle sorte que les trois lions normands de l'étendard royal d'Angleterre pussent la sillonner, sans risquer de faire encore çà et là de fâcheuses rencontres.

Fleury, alors âgé de près de quatre-vingt-dix ans, employait son reste de vie à comprimer, autant qu'il était en lui, tous les élans généreux de la nation, à couvrir du voile le plus épais qu'il pouvait les empiétements, les ambitions, les injures de l'Angleterre, à prévenir toute nouvelle cause de guerre, et à ramener la paix générale, douce et noble tâche, si elle ne cachait pas quelquefois l'égoïsme individuel, l'abandon des intérêts de l'avenir, pour les intérêts d'un jour, et avec cet abandon des malheurs beaucoup plus grands que ceux que l'on avait paru vouloir éviter. Il ne fut pas donné au cardinal ministre de finir sa longue carrière dans les molles langueurs politiques dont il se flattait. Quand il s'éteignit, le 29 janvier 1743, la France était définitivement engagée dans une guerre continentale, et tout près de l'être dans une guerre maritime, dont l'issue lui était cachée par un épais rideau.

Avec un roi tel que Louis XV, le cardinal de Fleury était pourtant encore un ministre à regretter; car du jour où il ne fut plus, on ne vit aucune suite, aucune direction, aucun esprit de conduite dans les affaires du royaume. L'incapable, l'ignorant, l'insouciant, le faible à la fois et présomptueux Louis XV se crut de force et de taille à trancher du Louis XIV, et prit, pour la seconde fois, la décision de gouverner par lui-même, déclarant que désormais il travaillerait tour à tour avec chacun des secrétaires d'État des divers départements. C'est alors que ce viril royaume de France qui, depuis sa fondation, n'admet pas les femmes à régner sur lui, fut livré aux caprices de toutes les filles et femmes perdues, tant de haute que de basse extraction, qui se succédaient dans le cœur inconstant et blasé du roi. Le premier ministre en robe et falbalas que choisit Louis XV fut la duchesse de Châteauroux qui se signala par son antagonisme perpétuel avec le ministre de la marine Maurepas, mais qui essaya pourtant de réveiller dans son futile amant quelques sentiments plus dignes d'un prince, en le poussant à se montrer à ses armées, et à donner quelques-unes de ces preuves de courage dont ses prédécesseurs n'avaient pas été avares.

L'Angleterre se montrait chaque jour avec moins de dissimu-

lation en hostilité avec la France, et s'exerçait de plus en plus à cet art si connu d'elle, et qui fera une éternelle tache à sa gloire, de commencer la guerre sans la déclarer. Déjà elle avait de beaucoup dépassé les prétendues méprises navales de 1741. Lord Stairs, cet ambassadeur qui avait parlé autrefois avec tant de hauteur à Louis XIV à propos des travaux entrepris à Mardick, ayant rassemblé dans les Pays-Bas une armée de quarante-neuf mille hommes, dont dix-sept mille Anglais, le reste hanovrien, autrichien et hessois, inquiéta la Flande maritime, et particulièrement Dunkerque, dont il voulait faire sous peu, disait-il, un hameau de pêcheurs. Le maréchal de Noailles vint en Flandre avec des troupes françaises, et s'excusant auprès de la Hollande de la nécessité dans laquelle l'Angleterre, par sa mauvaise foi, mettait la France de faire une légère infraction au traité d'Utrecht, donna des ordres pour qu'on relevât quelques-unes des fortifications de Dunkerque. Lord Stairs changea son plan de campagne, et alla se mêler aux opérations militaires en Allemagne. Georges II, roi d'Angleterre, rompit peu après la neutralité qu'il avait juré de garder en qualité d'électeur de Hanovre, se mit en personne, avec le duc de Cumberland, à la tête de l'armée dont lord Stairs avait eu jusqu'ici le principal commandement, et faillit se faire prendre, le 27 juin 1743, à la bataille continentale de Dettingen.

A cette période des événements, la succession d'Autriche, qui avait été la cause première du nouveau conflit européen, se trouvait en quelque sorte oubliée. Grâce aux intrigues de l'Angleterre, la France semblait devoir être bientôt le théâtre d'une guerre allumée loin de ses foyers. C'était désormais un duel entre ces deux puissances, où chacune d'elles prétendait faire agir, selon sa convenance, l'une le roi d'Espagne et celui des Deux-Siciles, l'autre Marie-Thérèse d'Autriche et le roi de Sardaigne. Le 2 septembre 1743, une alliance offensive et défensive fut en effet signée entre la Grande-Bretagne, la maison d'Autriche et la Sardaigne; et la France y répondit, le 25 octobre suivant, en resserrant, par un traité semblable et qui de plus devait être perpétuel, les nœuds qui l'unissaient à l'Espagne. L'Angleterre affectait une politique de désintéressement; elle ne bataillait plus, comme au moyen âge, pour avoir la Normandie ou la Guienne;

elle ne se mêlait aux événements du continent européen que dans l'intérêt général, pour y tenir l'équilibre entre les puissances. Voilà du moins ce qu'elle disait; mais en réalité elle n'avait souci que de ses propres intérêts, était prête à abandonner ceux de ses alliés, à faire des traités particuliers quand elle y trouverait son compte, et poursuivait *per fas et nefas* le but qu'elle s'était dès longtemps assigné de rendre le continent européen son tributaire, en se servant de lui-même au besoin pour contribuer à la ruine de tout ce qui ressemblait encore à l'ombre d'une puissance maritime. Elle osa bien prétendre encore qu'elle ne faisait point la guerre à la France, en envoyant bloquer dans la rade de Toulon une escadre espagnole qui y était venue hiverner.

Tandis que le lieutenant général de Roquefeuil, ayant sous ses ordres les chefs d'escadre de Barrailh et de Camilly, après être sorti de Brest le 7 février 1744, avec dix-neuf bâtiments de guerre, tenait une croisière fort active et fort intelligente dans la Manche, le doyen des lieutenants généraux des armées navales, La Bruyère de Court, était chargé de protéger, avec quinze vaisseaux français, de 42 à 74 canons chaque, trois frégates et trois brûlots, la sortie de l'escadre espagnole, composée de seize vaisseaux, dont le moindre était de 46 canons et le plus fort de 114, escadre que l'amiral anglais Matthews tenait bloquée à Toulon.

La Bruyère de Court appareilla le 19 février 1744, et forma des escadres réunies trois divisions. Les Espagnols, commandés par don José Navarro, officier milanais, qui du service de terre était passé dans celui de mer, devaient être à l'avant-garde; mais, par un changement de vent, ils se trouvèrent à l'arrière-garde. Des deux divisions françaises, l'une formait l'avant-garde, sous la conduite du chef d'escadre Gabaret, qui mourut cette année, et l'autre formait le corps de bataille, sous les ordres du lieutenant général. Le surlendemain, la flotte anglaise leva l'ancre des îles d'Hyères où elle était mouillée. Le 22, au matin, on se mit en ligne de part et d'autre. L'amiral Matthews se plaça au corps de bataille, donna l'avant-garde à Rowley, et l'arrière-garde à Lestock, ses vice-amiraux. Les trois divisions de l'armée navale d'Angleterre se composaient ensemble de trente vaisseaux de ligne, parmi lesquels sept à trois ponts, et de quinze frégates,

brûlots ou autres bâtiments. Les Espagnols, allant à petites voiles, se trouvèrent bientôt éloignés des Français. L'amiral anglais, qui avait l'avantage du vent, profita de cette faute pour les couper. Leurs vaisseaux, n'ayant point assez serré la ligne, eurent chacun à essuyer le feu de plusieurs bâtiments ennemis. Don José Navarro, avec *le Real-Philippe*, de 114 canons, eut d'abord affaire à trois; mais deux légères blessures, l'une à l'oreille, l'autre au pied, et une petite contusion à la joue, l'ayant atteint, il se dirigea aussitôt vers la cale de son vaisseau pour s'y faire panser. Il y avait des officiers français à bord du *Real-Philippe*, qui voulurent lui disputer l'entrée de la honteuse retraite où il allait se cacher, et le faire rester sur son pont pour qu'il y encourageât du moins les siens de sa présence; mais ils n'y réussirent pas. Tranquillement assis sur un câble, don José Navarro se tint dans la cale du *Real-Philippe* pendant le reste de l'action; et l'escadre espagnole se vit ainsi sans chef. Mais son principal vaisseau trouva un intrépide défenseur dans la personne du capitaine de Lage de Cueilli, qui en prit le commandement. Peu secondé par les autres bâtiments de la division, qui, hormis trois, dont l'un fut démâté et pris, n'eurent pas grande part à l'affaire, de Lage soutint avec vigueur tous les efforts des ennemis; et quoique *le Real-Philippe* eût été désemparé, il força néanmoins ceux-ci à lui laisser un instant de trêve. L'amiral anglais, qui avait aussi beaucoup souffert, après s'être réparé, l'assaillit derechef avec quatre ou cinq vaisseaux. Le péril devint alors extrême pour *le Real-Philippe;* déjà un brûlot s'avançait pour l'embraser, et quelques officiers délibéraient de se rendre, quand de Lage, s'élançant au milieu d'eux, s'écria : « Vous avez sans doute oublié, messieurs, que je suis ici et vivant. J'ai fait dire au roi que son pavillon ne serait jamais livré à l'ennemi tant que je serais au monde. Je ne manquerai pas aujourd'hui à un si glorieux engagement. Cherchez donc dans votre valeur les moyens de détruire ce brûlot, et ne songez à rien autre. Voilà mon avis, et que ce soit le vôtre. Courez au plus vite à la première batterie faire pointer le canon, avec promesse de récompense à celui qui coulera bas le brûlot. » Après cette apostrophe digne des bons temps de la marine française, de Lage donna ses ordres au major Saint-Just pour une autre batterie, envoya un capitaine

espagnol au château d'avant, et fit descendre un lieutenant dans le canot du *Real-Philippe* pour aller au-devant du brûlot et l'écarter, recommandant de ne rien oublier pour mettre la proue de ce brûlot hors de dessus le vaisseau quand le feu y serait, et de faire fuir la chaloupe ennemie. L'enseigne don Pedro Arigoni et le garde de la marine don Juan Gaioso, vengeant l'honneur de leur nation outragé par leur amiral, se jetèrent promptement dans le canot, et allèrent au-devant de la machine incendiaire avec une si belle intrépidité, que les Anglais en furent déconcertés. Ils tirèrent un coup de pierrier et quelques coups de fusil, mais ne purent canonner l'embarcation, parce qu'elle se tenait sur son avant. Cependant quatre des vaisseaux espagnols, qui étaient sous le vent du *Real-Philippe* et de l'arrière, lançaient force boulets vers le brûlot sans réussir à l'atteindre. Il n'était plus qu'à une distance d'environ quinze pas du vaisseau qu'il avait en vue; mais au moment où de Lage le découvrit par les sabords, il lui envoya trois coups de canon dont l'effet fut aussi juste que rapide. Le brûlot aurait infailliblement coulé bas, si les Anglais ne se fussent hâtés d'y mettre le feu. Depuis un moment, on avait pu remarquer sur le bâtiment anglais deux jeunes officiers habillés de bleu, et un troisième, plus âgé, en veste rouge, qui, assistés de cinq à six hommes d'équipage, se donnaient le plus grand mouvement pour pouvoir accrocher *le Real-Philippe*. Ils se tenaient sur l'avant de leur brûlot avec une merveilleuse audace, et regardaient la mort avec un mépris infini. De Lage les entendit ordonner de mettre le feu aux artifices. Ils pouvaient alors se sauver en se jetant à la mer; mais ils avaient promis à l'amiral anglais de brûler le vaisseau-amiral espagnol ou de périr. On les vit en effet sauter en l'air, et on put les suivre des yeux jusqu'à la hauteur de leur hune de misaine sans que leurs vêtements eussent changé de couleur. A cette élévation, ils furent enveloppés par les flammes; soudain réduits en charbon, ils tombèrent à côté du *Real-Philippe*, aussi légers que du liége et n'ayant pas deux pieds de long (4). Leur intrépidité fut admirée de leurs ennemis. De Lage n'avait pas moins de résolution pour conserver *le Real-Philippe* que ces trois officiers n'en avaient eu pour essayer de le perdre. Les deux armées navales le croyaient sauté en l'air et dévoré par les flammes; mais aux cris redoublés de: « Vive

le roi ! » qu'il fit pousser lorsque le brûlot disparut, Français et Espagnols furent rassurés, et ceux que la mort avait épargnés sur son bord se jetèrent avec effusion dans les bras l'un de l'autre, comme des gens qui se retrouvaient après avoir cru ne se jamais revoir. Il fallut presque aussitôt recommencer à se battre. Plusieurs vaisseaux ennemis foudroyaient *le Real-Philippe.* De Lage ne voulut pas partager son feu sur tant d'adversaires, et prit le parti de rendre en gros à l'amiral anglais, qui était par son travers, ce qu'on lui envoyait en détail. Il ordonna à toutes ses batteries de tirer sur le seul vaisseau de Matthews, qu'il maltraita étrangement, et dont il fit sauter plusieurs larges fragments. Pendant ce temps, de Court, sur *le Terrible*, était aux prises avec l'avant-garde anglaise. Trois vaisseaux à trois ponts l'ayant personnellement attaqué, il les obligea de se retirer avec toute leur division, après un combat de trois heures. S'apercevant alors que les Espagnols étaient vivement pressés, il revira de bord pour les dégager, quoique le feu eût pris à sa galerie et qu'un boulet eût brisé la roue de son gouvernail. C'était à l'incendie du brûlot ennemi qu'il avait reconnu le danger de ses alliés ; mais étant éloigné d'une lieue de ceux-ci, et le vent soufflant faiblement, il ne put arriver à leur secours qu'à l'entrée de la nuit. En le voyant approcher, Matthews tâcha de rallier sa flotte, et abandonna un vaisseau dont il s'était emparé. Après avoir repris ce bâtiment à la vue des Anglais, de Court y fit mettre le feu, et ne pensa plus qu'à sauver *le Real-Philippe*, à bord duquel il envoya cent cinquante hommes pour le mettre en état de manœuvrer. L'escadre espagnole se trouvait alors réduite à sept vaisseaux, les autres ayant quitté la ligne. L'escadre française s'était mise généreusement entre elle et les Anglais pour lui permettre de se réparer et de se retirer. L'amiral anglais n'osa pas recommencer l'action, quoiqu'il en eût fait le signal, et il se contenta de donner la chasse à un des bâtiments espagnols qui s'était égaré parmi les siens. Il l'eut même bientôt abandonné, quand il s'aperçut que de Court faisait force de voiles pour le dégager. Après être restés deux jours en présence des escadres de France et d'Espagne, les Anglais gagnèrent l'île de Minorque, où ils débarquèrent sept cents de leurs blessés et travaillèrent à se radouber. Les Français, victorieux puisqu'ils avaient atteint leur but, escortèrent

l'escadre espagnole jusque dans le port de Carthagène. La Méditerranée devint libre pendant quelque temps, et l'on put envoyer de Provence en Italie toutes les provisions dont les princes de la maison Bourbon-Espagne avaient besoin de ce côté. De Court rentra à Toulon, le 13 avril, avec quatre prises anglaises. Chose qui paraîtrait incompréhensible de la part de tout autre peuple, les Espagnols éclatèrent en reproches contre ce général, à l'habileté et à la vaillance duquel ils devaient leur salut, et dans leur jactance proverbiale, dans leur luxe habituel de grands mots pour les petites choses, de grands noms pour les petits hommes, ils eurent bien le ridicule de donner au lâche et incapable don José Navarro le titre de marquis de la Victoria. Mais ce qui ne serait pas moins extraordinaire s'il s'était agi de tout autre gouvernement que de celui de Louis XV, les plaintes et les fanfaronnades des Espagnols réussirent en France à faire disgracier le brave et vénérable de Court, qui eut ordre de se retirer dans sa terre. La Bruyère de Court n'était point un marin brillant; il était parvenu aux grades élevés de son métier par l'ancienneté plutôt que par l'éclat de ses services. Mais il avait pour lui une longue pratique, l'expérience, un sentiment du devoir qui ne s'était jamais démenti dans une carrière commencée aux plus beaux jours de la marine française. C'était, en deux mots, un de ces généraux qui ont vu agir les grands hommes, et que l'on est trop heureux encore de retrouver quand le temps des grands hommes est passé. Le gouvernement anglais, de son côté, mit en jugement Matthews et Lestock, sur leurs accusations réciproques; ce fut Matthews que l'on condamna, en le privant de son commandement, pour avoir empêché Lestock de renouveler l'attaque le lendemain (5).

Pendant ce temps, on n'avait pour ainsi dire pas cessé d'avoir quelque sujet de plainte contre les états barbaresques. En 1742, on avait envoyé une petite division navale, sous les ordres du capitaine de vaisseau de Saurins-Murat, avec mission de s'emparer par surprise d'une petite île de la côte de Tunis, pour assurer le commerce de la compagnie marseillaise d'Afrique; mais cette expédition avait été fatale à ce point que presque tous ceux qui la composaient étaient tombés entre les mains des Tunisiens. L'année suivante, grâce à l'intelligente intervention d'un Marseil-

lais, nommé Le Fort, qui était prisonnier de ceux-ci, on avait mieux réussi par les négociations que par les armes, et une nouvelle paix avait été conclue avec Tunis le 31 mars 1743.

Dans ce temps là encore, La Bourdonnais imprimait aux îles de France et de Bourbon, ses créations coloniales, un progrès d'une rapidité inouie. Entre autres objets dont il dotait la seconde de ces îles, on remarquait un pont suspendu aussi utile que curieux qui n'existe plus à présent. Lorsque la mer brise avec force, il est impossible aux bâtiments de se décharger sur la côte de Bourbon. Le pont de La Bourdonnais avait pour but de parer à ce double inconvénient. Il était soutenu par quatre mâts ou fourches de hunes de soixante pieds de longueur, à cent trente pieds de portée sur la mer ; vers son extrémité était placé un escalier qui s'élevait et s'abaissait à volonté et auprès duquel venaient aborder des chaloupes qu'on chargeait et déchargeait sans difficulté. Une rampe était d'ailleurs pratiquée sur le rivage, et au moyen de palans fixés aux fourches principales, on pouvait tirer à terre les fardeaux les plus lourds, et même les chaloupes qui avaient besoin d'être radoubées. Mais c'était dans l'île de France surtout que La Bourdonnais avait placé ses espérances de grandeur commerciale et maritime pour la métropole ; il y voyait un entrepôt commode pour la Compagnie française des Indes-Orientales, une émule possible de la riche colonie hollandaise de Batavia. Après avoir fait chercher, voiturer, façonner tous les bois propres à la marine, il s'était tout d'abord mis à y faire construire des pontons, gros bâtiments carrés, à fond plat, avec un pont chargé de cabestans et sans mâts, selon l'usage, que l'on retint au port par des chaînes les uns pour caréner, les autres pour décharger les navires (6) ; puis ç'avaient été des gabares, ou bien encore des chalands, bateaux plats présentant un carré long et ne naviguant qu'à la remorque (7), qu'il avait obtenus des travailleurs nouvellement formés par ses soins, pour la fourniture de l'eau et le transport des matériaux ; il avait fait aussi dès l'origine construire des canots et des chaloupes pour le service quotidien. Ensuite il était passé à la construction d'un beau brigantin, navire de bas bord, avec un grand mât, un mât de misaine et un mât de beaupré, plus en usage pour le commerce que pour la guerre, quoique très-propre à la course (8).

A ce navire avait succédé immédiatement sur les chantiers de l'île de France un bâtiment de cinq cents tonneaux et enfin plusieurs autres à la fois sans interruption. Les marins furent obligés de convenir que, grâce à une machine de l'invention de La Bourdonnais, avec laquelle les gabares et les pontons étaient élevés, suspendus et mis en état d'être promptement raccommodés, certains ouvrages s'exécutaient avec plus de succès à l'île de France qu'en Europe. Que La Bourdonnais, qui dotait son pays de deux importantes colonies, ait trouvé des jaloux parmi les étrangers, rien de si naturel; mais ce qui devrait l'être moins, c'est que les plus dangereux qu'il rencontra furent parmi ses compatriotes et au sein même de la Compagnie des Indes, qui exigeait plus de lui à mesure qu'il lui donnait davantage, tout en contrariant ses projets par mille intrigues et par le refus de secours opportuns. De sorte que les créations de La Bourdonnais ne furent dues qu'à lui seul, après Dieu, et à son surprenant génie. N'est-ce pas le cas de s'écrier : Ce que peut un homme!

Les premières hostilités entre la France et l'Angleterre n'avaient pas encore eu lieu, quand La Bourdonnais, fatigué des dégoûts dont on l'abreuvait, voulut remettre son gouvernement à la Compagnie des Indes et revint à Paris. Il proposa alors au ministre de la marine, Maurepas, un plan de campagne que l'on ne saurait mieux faire que de citer, tel qu'on le trouve, avec une admirable précision, dans ses propres *Mémoires.*

« Si vous agréez mon projet, dit-il au ministre, j'armerai en guerre deux vaisseaux et six frégates, et je partirai pour l'Inde. Voici mon plan. Si la guerre se déclare, j'irai en course, et, dans les premiers moments, je suis en état de ruiner le commerce des Anglais, et même d'entreprendre sur leurs colonies. Je remettrai à la compagnie des Indes, pour des lettres de change, tous les fonds dont je m'emparerai. Par là, elle se trouvera dispensée de faire sortir de l'argent du royaume. A l'égard des marchandises que je prendrai sur l'ennemi, j'en chargerai mes vaisseaux; et, pour ne point blesser les priviléges de la Compagnie, je transporterai mes cargaisons aux mers du Sud. Après la vente, je reviendrai par la Chine, et je changerai mon argent en or. Je passerai par les îles de France et de Bourbon; là, je remettrai à la Compagnie tous les fonds qu'elle voudra. et j'apporterai le reste en

France. Si la guerre ne se déclare pas, lorsque je serai dans l'Inde, je chargerai à fret pour la Compagnie. Ainsi, quels que soient les événements, mon armement ne fera aucun tort à ses priviléges. Mais il est évident que si la guerre se déclare, je ferai le plus grand coup qu'on ait jamais fait sur mer. »

Maurepas parut sentir et goûter toute l'importance d'un aussi vaste projet. Mais, en même temps, il donna à entendre à La Bourdonnais que, dans l'opinion de la Compagnie des Indes, la guerre ne devait pas s'étendre au delà du cap de Bonne-Espérance, parce que les deux Compagnies anglaise et française avaient intérêt et coutume d'observer entre elles la neutralité dans l'Inde. La Bourdonnais démontra au ministre combien cet espoir était mal fondé, et que l'on ne devait se flatter d'aucune neutralité, à moins que les puissances belligérantes n'en convinssent elles-mêmes, parce que les vaisseaux de guerre des deux États, qui passaient dans l'Inde, avaient l'habitude de respecter fort peu les traités particuliers de Compagnie à Compagnie. Le contrôleur général Orry, à qui ces idées furent communiquées, engagea La Bourdonnais, au nom du roi, à exécuter pour la Compagnie le projet qu'il avait formé pour son compte particulier, et s'obligea à fournir deux vaisseaux de l'État, tandis que la Compagnie des Indes en fournirait quatre et deux bâtiments propres à la découverte. En même temps, La Bourdonnais fut nommé capitaine de frégate dans la marine royale. Il se rendit en conséquence à Lorient, où devaient venir le joindre les deux vaisseaux du roi ; mais il ne fut plus question de ceux-ci, et il se vit réduit à cinq bâtiments de guerre de la Compagnie, portant depuis 16 jusqu'à 56 pièces de canon, avec douze cents hommes d'équipage, mal ou point exercés, et cinq cents soldats pour la totalité.

C'est avec ces faibles ressources qu'il partit de France, le 5 avril 1741. Il arriva à l'île de France dans le courant du mois d'août, alla donner ses ordres à Bourbon, et se rendit de là, avec son escadre, à Pondichéry, que les Marattes, population la plus entreprenante et la plus guerrière de l'Indoustan, menaçaient. Ce n'était point encore Dupleix, c'était Dumas, homme intelligent et sage, qui commandait dans cette ville. Sa bonne conduite avait empêché les Marattes d'entreprendre le siége ; mais, tranquille de son côté, Dumas indiqua le comptoir de Mahé comme l'étant

beaucoup moins. La Bourdonnais, qui avait si bien aidé naguère à la conquête de ce point, vola au comptoir français menacé, opéra un débarquement de troupes, battit les Indous, et dégagea complétement Mahé.

Après cette expédition, il revint dans son gouvernement des îles de France et de Bourbon. Par ses soins, l'archipel des Séchelles, d'abord nommé en son honneur archipel de La Bourdonnais, fut découvert. La Bourdonnais envoya, quelque temps après, le capitaine Picault prendre possession, au nom de la France, de Mahé et de Praslin, les deux principales îles du groupe. Il s'assura aussi de l'île Rodrigue et de quelques autres dépendances de son gouvernement. Mais quels ne furent pas son désappointement et sa surprise, de recevoir, de la part de la Compagnie des Indes, des ordres précis de désarmer, et même de renvoyer immédiatement ses vaisseaux en France, au moment où il avait tout préparé pour arriver, à coup sûr, à l'exécution de son plan! Il vit bien qu'on se flattait encore de la neutralité dans la mer des Indes, pendant la guerre avec l'Angleterre. Pour lui, après le départ de son escadre, se voyant dans l'impossibilité de rien entreprendre, il demanda la permission de retourner en France, afin de ne pas être témoin des malheurs qu'il prévoyait dans l'Inde. Mais Orry exigea encore de son dévouement qu'il restât à son poste, et lui promit de mettre sous peu de nouvelles forces à sa disposition.

CHAPITRE IX.

De 1744 à 1749.

Déclaration de guerre de la France à l'Angleterre. — Armement en faveur du prince Charles-Édouard. — Prise du vaisseau anglais *le Northumberland*. — Les corsaires français, en 1744. — Prises de la frégate française *la Médée* et de la frégate anglaise *la Solbay*. — Exploits de la Galissonière, montant la frégate *la Gloire*. — Autres affaires de détail. — Résultat de la campagne de 1744. — Campagne, rencontres et combats de la frégate *la Renommée*, montée par Kersaint le père et La Motte-Picquet, en 1745. — Prise de Louisbourg par les Anglais. — La Galissonière au Canada. — Affaires de détail des capitaines de Piosins et Hocquart. — Les corsaires français, en 1745. — Convois des capitaines de Caylus, de Conflans, Des Herbiers de l'Étenduère et de Macnemara. — Campagne de 1746. — Flotte du duc d'Anville. — Nouveaux combats de la frégate *la Renommée*, montée par Kersaint et La Motte-Picquet. — Triste sort de l'expédition du duc d'Anville. — Le capitaine Dubois de La Motte est chargé de plusieurs convois. — Son combat du 29 novembre 1746. — Tempêtes également funestes aux Français et aux Anglais. — Tentative infructueuse des Anglais sur Lorient. — Expédition de Charles-Édouard en Écosse. — Combat du vaisseau *l'Élisabeth* et du vaisseau *le Lion*, pendant la traversée du prétendant. — Les Français secourent Gênes. — Escorte et convoi confiés à Conflans. — Prise du vaisseau anglais *le Severn*. — Campagne de 1747. — Escorte et convoi confiés au capitaine de vaisseau Dubois de La Motte. — Combat naval du Môle Saint-Nicolas, le 5 avril 1747. — Escorte et convoi confiés au capitaine de la Compagnie des Indes Grou de Saint-Georges. — Tempêtes qu'ils essuient. — Escorte et convois confiés au chef d'escadre La Jonquière. — Grou de Saint-Georges se joint à La Jonquière. — Combat naval du 14 mai 1747 entre l'escorte de La Jonquière et la flotte de l'amiral Anson. — Escorte et convoi confiés au chef d'escadre Des Herbiers de L'Étenduère. — Combat naval du 25 octobre 1747 entre l'escorte et l'Étenduère et la flotte de l'amiral Hawke. — Célèbre dévouement de L'Étenduère et de Vaudreuil, commandant *le Tonnant* et *l'Intrépide*. — Défense et prise de la frégate française *le Castor*. — Coup d'œil sur les affaires continentales. — La Provence attaquée par terre et par mer. — Prise et reprise des îles Sainte-Marguerite. — Situation des Antilles françaises. — Escadre du marquis d'Albert, chef d'escadre. — Combat et prise du vaisseau français *le Magnanime*. — Accroissement prodigieux de la puissance des Français dans l'Inde. — La Bourdonnais et Dupleix. — Escadre improvisée par La Bourdonnais. — Combat naval de Négapatnam. — Siége et prise de Madras. — Malheureuses divisions entre La Bourdonnais et Dupleix. — La Bourdonnais prisonnier des Anglais. — Son retour en France, sa captivité à la Bastille, sa mort. — Belle défense de Pondichéry par Dupleix. — Paix d'Aix-la-Chapelle. — Fin du ministère de Maurepas. — Fin de la marine des galères.

Le succès de l'escadre française à Toulon étonna l'Angleterre; cette puissance fut plus surprise encore d'un armement qui, en représailles de ces hostilités, fut fait presque dans le même temps en faveur de Charles-Édouard Stuart, fils du prétendant Jacques III. Quinze mille vieux soldats avaient été rassemblés pour ce projet

à Lille et à Valenciennes, sous les ordres du comte Maurice de Saxe, devenu depuis si célèbre sous le nom de maréchal de Saxe : de nombreux transports étaient réunis à Dunkerque ; vingt-huit vaisseaux, partis de Rochefort et de Brest, devaient les protéger. La France fit précéder son projet de débarquement en Angleterre d'une déclaration de guerre, et mit ainsi fin à un absurde semblant de paix. Le lieutenant général de Roquefeuil, avec une des divisions de l'escadre de Brest dont on a précédemment parlé, avait porté sa croisière jusque sur les côtes d'Angleterre. Arrivé en face de l'île de Wight, il reconnut qu'il n'y avait point de vaisseaux à Spithead, et crut que toute la flotte anglaise était entrée dans le havre de Portsmouth. Il dépêcha en conséquence un bâtiment léger à Dunkerque, pour annoncer à Charles Stuart et au comte de Saxe, qui y avaient fait filer leurs troupes, que l'instant lui paraissait favorable. L'embarquement se fit avec célérité ; Charles-Édouard et le comte de Saxe montèrent sur le même vaisseau. Onze bataillons, avec une grande quantité d'armes et d'équipements, étaient déjà à bord des transports, lorsqu'une tempête, qui s'éleva pendant la nuit, suspendit ses dispositions. Sur ces entrefaites, la flotte anglaise qui, au lieu d'être à Portsmouth, comme le supposait Roquefeuil, avait fait le tour des Dunes, parut tout à coup, forte de vingt et un vaisseaux de ligne, à deux lieues de Dungeness, comté de Kent, où le lieutenant général français avait jeté l'ancre. Heureusement pour celui-ci, le jour baissait, et l'amiral anglais crut pouvoir remettre son attaque au lendemain : mais, le lendemain, Roquefeuil, qui n'était pas en force, avait disparu ; il mourut à bord du *Superbe*, le 8 mars 1744, et le chef d'escadre, depuis vice-amiral Blouet de Camilly, le remplaça, avec ordre de couvrir les côtes de France en se tenant au large d'Ouessant, et de détacher de sa flotte cinq vaisseaux sous le commandement du chef d'escadre Barrailh, pour former une croisière distincte du côté des îles Sorlingues. Blouet de Camilly était un chevalier de Malte qui, entré dans la marine en 1689, avait longtemps abandonné le service maritime où d'ailleurs il s'était très-peu distingué, pour un poste d'ambassadeur ; ce qui détermina son avancement depuis, rapide jusqu'au scandale, dans sa première carrière.

De Barrailh, pour étendre sa croisière, garda trois vaisseaux

et envoya les deux autres croiser à quelque distance de lui, sous les ordres du capitaine de vaisseau, depuis vice-amiral et maréchal de Conflans-Brienne. Ces deux vaisseaux étaient *le Content*, de 60, qui avait été construit, en 1717, à Lorient par Coulomb, et que Conflans montait en personne, et *le Mars*, de 64 canons, construit à Brest, par Ollivier, en 1739, que commandait le capitaine Perier l'aîné; l'un et l'autre étaient dans de bonnes conditions de combat, mais le second était de plus fine manœuvre que le premier. Le 19 mai 1744, les vents étant est-nord-ouest, *le Content* et *le Mars*, faisant route au sud-ouest un quart-sud, découvrirent, sur les deux heures de l'après-midi, à environ soixante-douze lieues des Sorlingues, deux vaisseaux anglais, dont l'un *le Northumberland*, de 70 canons, capitaine Watson, qui était au sud-ouest quart-ouest, vint sur eux l'amarre à bâbord (1), pour s'assurer de quelle nation ils étaient. Aussitôt les bâtiments français se préparèrent au combat et prirent le vent. A quatre heures, *le Northumberland* prit lof pour lof (2), gouvernant en dépendant (3) sur *le Content* et *le Mars* qui tinrent le vent pour l'attendre. *Le Content*, afin de l'engager de plus en plus, mit pavillon anglais, qu'il assura même d'un coup de canon : car la déloyauté de la marine d'Angleterre vis-à-vis de celle de France, depuis l'année 1741, semblait justifier tous les moyens. Mais, à cinq heures, *le Mars* étant en ligne de l'avant du *Content*, Conflans fit arborer la flamme et le pavillon blancs. Aussitôt *le Northumberland*, qui avait aussi pris pavillon étranger à sa nation, mit pavillon anglais ayant sa batterie ouverte et ses canons aux sabords. *Le Content*, se trouvant alors par le travers de l'ennemi et à portée de la mousqueterie, cargua sa grande voile et commença l'action par une décharge générale de canon et de mousqueterie; mais *le Mars*, qui avait aussi lâché sa bordée, eut bientôt presque seul affaire au *Northumberland* dont *le Content* ne pouvait suivre toutes les agiles manœuvres. *Le Mars*, placé à son tour par le travers du vaisseau anglais, échangea longtemps avec lui un grand feu de canon et de mousquet; *le Northumberland*, un moment accablé par son adversaire, déploya sa grande voile; mais *le Mars* en fit autant et le conserva à bonne portée. *Le Content* ayant de son côté mis jusqu'à ses perroquets, selon du moins que son commandant s'en vanta, pour chercher à se mettre au

vent du *Mars* et lui disputer l'honneur du combat, le capitaine Perier, jaloux du poste avantageux qu'il avait conquis par ses habiles manœuvres, pinça le vent et ôta au vaisseau de Conflans le moyen de couvrir le sien. Conflans alors, toujours d'après le fastueux rapport dont il se couronna de ses propres mains, donna de petites arrivées pour pouvoir battre *le Northumberland* par sa hanche et y réussit un instant en effet; mais, ayant eu bientôt à craindre que cette manœuvre réitérée ne le portât trop sous le vent, il revira bâbord au vent, ce qui le mit, assure-t-il, en situation de tirer deux fois sa bordée à bâbord, la première batterie étant si basse que l'eau entrait par les sabords; enfin, selon lui, l'Anglais ayant voulu profiter de ce moment pour l'aborder debout au corps, *le Content* aurait tenu le vent et lui aurait lâché une nouvelle bordée en écharpe, dont *le Northumberland* n'aurait pas perdu un boulet, ce qui aurait enfin décidé ce vaisseau à se rendre. Mais Conflans se vantait avec toute l'impertinence d'un grand seigneur, d'un succès qui fut dû au capitaine Perier et au *Mars*, bien plus qu'à lui-même et au *Content*. Le combat finit à neuf heures du soir. *Le Northumberland* avait toutes ses manœuvres hachées; il était dans l'impossibilité même de mettre son canot à la mer; son capitaine était blessé à mort; plus des deux tiers de son équipage étaient tués ou mutilés. Conflans, en sa qualité de chef de division, put se donner le mérite de l'envoyer amariner par son propre canot, dont il donna le commandement au lieutenant de Tronjoly. On sut alors que le bâtiment anglais ainsi pris était détaché d'une escadre de quatorze vaisseaux, aux ordres du chevalier Charles Hardy, qui venait de convoyer une flotte marchande à Lisbonne. Ce qui signalait mieux la part que chacun des deux vaisseaux français avait prise à cette conquête, c'était leur état à chacun des deux après l'action; tandis que *le Content* eût pu continuer immédiatement sa route, *le Mars* était obligé de se radouber en même temps que la prise, ce qui ne permit aux trois vaisseaux d'arriver à Brest que le 13 juin. Du temps de Louis XIV on aurait pu faire quelque éclat d'un vaisseau français en prenant deux anglais; mais on n'aurait pas parlé avec orgueil de deux vaisseaux en prenant un à l'ennemi. Sous les pauvres règnes on se contente de peu. La cour de Louis XV porta jusqu'aux nues la prise du *Northum-*

berland; on n'eût pas trouvé tant de belles phrases autrefois pour les victoires de Stromboli, du Mont-Gibel, de Bantry et de Beveziers. Il est vrai qu'il s'agissait pour la cour de justifier en la circonstance l'insolent avancement qu'elle destinait à un de ses favoris, capitaine de vaisseau au-dessous du médiocre qui serait trop tôt pour la France le plus honteux, le plus désastreux des amiraux. Le capitaine Perier l'aîné, marin de la bonne école, retenu à Brest par ses blessures pendant que Conflans avait couru se pavaner à Versailles, voyant que ce dernier usurpait avec une audace inouie le mérite et tous les avantages de la prise du *Northumberland*, ne put à la fin contenir son indignation, et la traduisit dans cette lettre adressée au ministre de la marine, sous la date du 22 juin 1744 : « Mes officiers craignent que notre absence ne leur fasse perdre les récompenses que leur malheur et leur bonne conduite leur ont fait mériter. *Le Northumberland* donné au sieur de Conflans, *le Content* au sieur de Villeneuve-Frémont, son second capitaine, sans qu'il soit question d'aucune récompense pour *le Mars*, quoique mes officiers l'aient justement méritée par leurs actions et par leurs blessures qui ne sont pas encore guéries, leur donnent cette appréhension. Si je n'ai pas fait sonner ma blessure, ni mis au jour une ample relation que j'aurais été en droit de faire graver, il n'est pas moins vrai que *le Mars* a pris *le Northumberland*. Le temps, la nécessité des exemples de subordination ont été les motifs qui m'ont fait parler si modestement du combat du *Northumberland*, persuadé que j'étais que celui qui nous commandait le mettrait dans son jour naturel, sans en dérober la gloire à mon équipage et à mes officiers, pour lesquels je réclame votre justice et vos lumières ; sans quoi le mensonge prendrait le dessus du vrai, qui se doit prouver par le témoignage de mes ennemis tandis qu'ils sont en France, pour ne pas laisser sans récompense des officiers qui ont servi avec autant de distinction et de bonheur que ceux du *Mars*, et qui pensent que j'ai sacrifié leur gloire à quelque intérêt particulier, ce dont je ne suis pas capable et dont je serais très-fâché d'être soupçonné (4). »

Les armateurs particuliers avaient mis en course aussitôt après la déclaration de guerre. Parmi ceux qui se signalèrent le plus dès l'année 1744, on compta les deux Bachelier, de Dunkerque.

Godefroi Bachelier, commandant le corsaire *l'Amitié*, s'empara tout d'abord de deux navires anglais, dont un brigantin. De leur côté, les Anglais firent quelques prises sur les Français, dont la plus importante, pour cette année, fut la frégate *la Médée*, commandée par le lieutenant de vaisseau Hocquart, qui, séparée par un coup de vent de la division de Barrailh et attaquée deux jours de suite par un vaisseau de ligne et une frégate, ne se rendit pourtant qu'à la dernière extrémité.

Cette perte fut d'ailleurs plus que compensée. Le marquis de Nesmond, qui croisait avec une petite division vers le cap Saint-Vincent, ayant découvert le 17 août 1744, une flotte marchande d'Angleterre, escortée par plusieurs bâtiments de guerre, donna à toutes voiles dessus, et, après un combat d'une heure, s'empara de la frégate *la Solbay*, de 26 canons, et de sept des navires du convoi.

Le même jour, le marquis Barin de la Galissonière, capitaine de vaisseau, commandant la frégate *la Gloire*, accompagné de la frégate *l'Argonaute*, capitaine de Fromentières, coula bas un corsaire anglais, de 24 canons, en enleva un autre, de 22 canons, nommé *les Trois-Ministres*, et prit en outre six bâtiments marchands.

Le 20 novembre de la même année, les officiers de Saint-Allouarn et Azan, commandant *l'Émeraude* et *la Fine*, se rendirent maîtres d'un corsaire, de 26 canons et cent quarante-huit hommes d'équipage, ainsi que de quatre autres navires, qu'ils conduisirent au Havre. De son côté, la frégate *l'Atalante*, capitaine de Motheux, s'empara le 22 décembre, à quatre lieues du cap Spartel, d'un brigantin anglais chargé de provisions pour Gibraltar.

Dans les mers lointaines tout n'avait pas été à beaucoup près à l'avantage des Anglais, dans leurs tentatives contre les possessions de l'Espagne. Leur célèbre Anson avait essuyé, en doublant le cap Horn pour entrer dans la mer du Sud, une affreuse tempête qui avait changé ses desseins, et l'avait empêché d'aller donner la main à son collègue Vernon, à l'isthme de Darien, comme ils en étaient convenus. Moins son seul vaisseau, toute son escadre périt. Il est juste de dire que l'illustre navigateur rapporta néanmoins beaucoup de gloire et même beaucoup de richesses de cette

expédition ; car, outre qu'elle lui donna l'occasion de faire le tour du monde, la capture du galion de Manille, estimée plus de sept millions, le dédommagea en partie de ses infortunes. Mais Vernon ne trouva point de compensation aux échecs nombreux qu'il avait éprouvés, et sa vaine et désastreuse attaque de Carthagène d'Amérique, ne servit qu'à relever la gloire que Ducasse, Pointis et les Français avaient acquise au même lieu sous le règne de Louis XIV.

Pour en revenir à ce qui se passait en Europe, Charles-Édouard fut obligé de remettre ses projets à une autre année. Louis XV, à qui sa participation dans les entreprises de la maison catholique des Stuarts avait failli coûter ses alliances avec les princes protestants d'Allemagne, fit représenter les préparatifs faits à Dunkerque comme une diversion qui seulement avait eu pour but de contraindre Georges II à rappeler douze mille hommes de son armée des Pays-Bas, et de l'obliger à rester en Angleterre. C'étaient en effet les principaux résultats que l'on avait obtenus de l'armement naval de 1744.

L'Angleterre s'attendait si peu à cet effort d'énergie de la part de la France, qu'elle avait cru pouvoir, sans la moindre inquiétude, disperser ses flottes par escadres dans toutes les mers du globe. C'est à cela que la France, avec des forces peu considérables, avait dû de pouvoir reparaître honorablement dans la Méditerranée et dans la Manche. Mais bientôt l'Angleterre eut repris en Europe, comme dans le reste du monde, la supériorité qui lui était assurée par le nombre de ses vaisseaux.

Comme symptôme peu rassurant pour la France, on avait remarqué que les vaisseaux de l'escadre de Brest manœuvraient souvent mal, même hors de tout combat, qu'il leur arrivait entre eux de fréquents abordages, enfin que, des capitaines aux matelots, on manquait généralement d'habitude, d'expérience, chose d'ailleurs assez naturelle après la longue inaction dans laquelle le cardinal Fleury avait tenu la marine. Toutefois, et malgré le danger de faire son éducation sous le feu de l'ennemi, la marine française saurait encore tenir tête aux Anglais, à nombre égal et même inférieur de vaisseaux dans toute rencontre où elle serait assez heureuse pour avoir un bon chef.

Vers ce temps, les Anglais entreprenaient en grand contre les

colonies françaises de l'Amérique septentrionale. Le 6 février 1745, la frégate *la Renommée*, de 32 canons, commandée par le lieutenant de vaisseau de Kersaint qui avait sous ses ordres le jeune de La Motte-Picquet, en allant porter des dépêches à Louisbourg, aperçut, à travers une brume épaisse, une foule de navires tout près des côtes de l'île Royale. Les prenant pour Français, *la Renommée* s'engagea au milieu d'eux; mais bientôt elle fut désabusée et reconnut qu'elle était entourée d'Anglais qui n'attendaient que la fonte des glaces pour opérer un débarquement. Kersaint, malgré la multitude des ennemis qui lui donnaient la chasse, ne perdit pas espoir de sauver son bâtiment. Il soutint un vif combat en retraite contre deux frégates de 44 canons chacune et six corsaires qui portaient depuis 20 jusqu'à 30 canons chacun. Enfin, la brume le favorisant, il parvint à leur échapper, après avoir eu trente de ses hommes tués ou blessés, et alla mouiller dans la baie des Castors, à la côte d'Acadie. Ensuite, dès qu'il pensa que la fonte des glaces le lui permettait, il cingla de nouveau vers Louisbourg, dans l'intention de remplir sa mission à quelque prix que ce fût. Il en serait venu à bout malgré la flotte anglaise, si les vents contraires ne s'y étaient opposés avec opiniâtreté et ne l'avaient par suite laissé manquer de vivres, ce qui le força de reprendre la route de Brest, où il arriva en onze jours. Déjà l'on avait eu avis en France du danger qui menaçait l'île Royale et particulièrement Louisbourg, sa capitale et son unique boulevard pour ainsi dire. On armait à Brest, dans le dessein de la secourir, une division navale dont le commandement était confié au capitaine Perier de Salvert. Celui-ci, étant près de mettre à la voile, ordonna à la frégate *la Renommée*, qui s'était promptement réparée, d'aller de l'avant et de l'attendre sur l'accore du Grand-Banc. Chemin faisant la frégate française, toujours commandée par Kersaint, rencontra le bâtiment anglais *le Prince d'Orange*, percé pour 44 canons, mais qui n'en avait que 28 de montés et portait cent cinquante hommes d'équipage. Kersaint n'hésita pas une minute à l'attaquer, et après deux heures de combat à portée de pistolet, combat dans lequel le sous-brigadier des gardes de la marine et sous-aide d'artillerie La Motte-Picquet eut les mains et le visage brûlés par suite du feu qui avait pris aux cartouches, *le Prince d'Orange* amena pavillon. Le gouver-

neur de New-York était sur ce bâtiment, et l'on apprit de lui ce qui s'était passé à Louisbourg.

Un négociant de la Nouvelle-Angleterre, nommé Guillaume Pepperel, s'était fait l'âme d'une entreprise contre cette nouvelle colonie qui avait coûté si cher à la France. Il avait décidé un grand nombre d'armateurs anglais à réunir leurs efforts, pour aller à cette conquête. En effet, une flotte de cent navires, portant environ six mille Anglais, et soutenue par trois vaisseaux de ligne et plusieurs frégates, s'était présentée, dès le 14 mars, devant Louisbourg où commandait un lieutenant de roi, nommé Duchambon, depuis la mort du gouverneur, le capitaine de vaisseau Isaac-Louis Forant, fils de celui qui avait illustré ce nom sous Louis XIV. C'était cette flotte que *la Renommée* avait vue naguère et qu'elle avait laissée retenue encore par les glaces dans les parages de l'île Royale. Ce temps, non plus que celui qui suivit, ne fut pas perdu pour les ennemis; ils en profitèrent pour entretenir avec soin la division qui s'était déclarée entre les chefs de la colonie d'une part et les soldats de la garnison de l'autre, que les premiers ne payaient pas. De telle sorte que, le 11 mai, quand les Anglais entrèrent dans la baie de Gabarey, la défense se trouvant paralysée par ces dissensions, ils purent opérer leur descente sans difficultés. Toutefois, on n'allait pas dans Louisbourg jusqu'à vouloir livrer la place aux ennemis; on comptait sur son inexpugnabilité, sur les marais, qui avaient toujours paru impraticables, dont elle était entourée du côté de la terre. Mais cela n'arrêta point la courageuse et entreprenante ambition de Pepperel et de ses six mille compagnons de gloire, qui, surmontant tous les obstacles, transportèrent de gros canons et des mortiers à travers ces mêmes marais, établirent sept batteries devant la place et ouvrirent la tranchée du côté de ce qu'on appelait la Porte-Dauphine. Les Français reconnurent le danger quand il n'était plus temps de le conjurer; bloqués par mer, assiégés par terre, ils prolongèrent autant qu'ils le purent alors leur défense, dans l'enceinte où ils s'étaient laissé enfermer. Enfin, le lieutenant de roi Duchambon capitula, le 26 juin 1745, après quarante-sept jours de tranchée ouverte; il obtint que la garnison sortirait avec les honneurs de la guerre, et qu'elle serait transportée en France, ainsi que les habitants, sur des bâtiments

anglais. L'île Royale tout entière suivit le sort de Louisbourg.

La Renommée, qui venait encore d'apprendre la prise du bâtiment de guerre français *le Vigilant*, revint aussitôt au-devant de Perier de Salvert pour lui annoncer ces tristes nouvelles, et eut assez de chance pour le rencontrer. Ce commandant qui était le frère de Perier l'aîné, après quelques jours de croisière, pendant lesquels il fit plusieurs captures de peu d'importance, prit le parti de ramener sa division à Brest, ne se sentant pas en force pour tenter de reprendre Louisbourg.

Heureusement pour le Canada, qui avait alors pour gouverneur le marquis de Beauharnais, chef d'escadre, qu'on venait d'y envoyer le capitaine de vaisseau Roland-Michel Barrin, marquis de La Galissonière, né au Pallet, près Nantes, suivant les uns, à Rochefort, selon les autres, le 11 octobre 1693, dont le génie s'entendait aussi bien à l'art de défendre les côtes et les places, qu'à diriger des vaisseaux. Entré au service maritime sous son père, dès l'année 1710, il s'était fait estimer pour son courage et sa rare intelligence; mais, comme il était extrêmement modeste, et comme en outre sa difformité physique (il était petit et bossu) le desservait beaucoup dans le principe à la cour et dans le commandement, il passait plutôt encore pour un habile tacticien, capable d'instruire les autres du fond de son cabinet, que pour un homme d'action que l'on pût mettre à la tête d'une escadre. Aussi n'était-il pas avancé dans la marine selon son ancienneté et ses services. Sa mission au Canada lui fut une occasion de développer un génie d'exécution égal à celui de théoricien, que ceux qui le connaissaient lui accordaient déjà. Non content d'être un habile organisateur de défense, il se montra homme politique, excellent administrateur et remarquable colonisateur. Pendant les quelques années qu'il passa à la Nouvelle-France, depuis 1745, en qualité de commandant militaire, il en fut le véritable gouverneur, et cette vaste colonie, encore belle et puissante malgré la perte de l'Acadie, de Terre-Neuve et de l'île Royale, fit des progrès considérables. L'activité qu'il déploya, les mesures qu'il prit empêchèrent l'ennemi de rien tenter de sérieux contre elle. Il préserva ainsi pour le reste de cette guerre le Canada du sort de l'île Royale.

Le capitaine de vaisseau de Piosins, croisant le long des côtes

de Portugal, avec quatre vaisseaux, prit deux bâtiments anglais, dont le plus fort était de 20 canons. Le capitaine Hocquart, commandant *le Mercure*, qui avait déjà fait plusieurs prises, livra un beau combat, dans la Manche, au vaisseau ennemi *le Prince-Noir*, de 52 canons et quatre cents hommes d'équipage, lui tua quarante individus, en blessa soixante, le désempara et le réduisit à se rendre.

Le commerce anglais eut considérablement à souffrir des armateurs français durant toute cette guerre. Godefroi et Nicolas Bachelier, commandant l'un *les Trois-Frères*, l'autre *les Trois-Sœurs*, de Dunkerque, prirent et rançonnèrent nombre de navires. Les capitaines Rouiller et Thiercelin, commandant *le Mars* et *la Bellone*, de Nantes, conduisirent à Brest trois bâtiments anglais, dont un, *le Willes*, de 20 canons et quatre cents tonneaux, et un autre, *le Pembrock*, de 16 canons et deux cents tonneaux, qui venaient de l'île Saint-Christophe avec un riche chargement; ils envoyèrent en outre à Nantes une quatrième prise, de cent tonneaux. *La Galatée*, de 24 canons, capitaine Louvel, coula bas, le 14 juin, un corsaire de Guernesey. Attaquée deux jours après par le bâtiment de guerre *la Grande-Bretagne*, de 44 canons et trente pierriers, *la Galatée* l'obligea, par la vivacité de sa mousqueterie, de fermer ses sabords. Le capitaine Louvel, profitant de la consternation des ennemis, ordonna l'abordage; mais une balle qu'il reçut à la tête lui ôta la parole et permit à *la Grande-Bretagne* de s'échapper. Le capitaine Fouquet, commandant le corsaire *le Cerf*, de Saint-Malo, rentra dans ce port avec six prises anglaises, et après avoir rançonné de cent cinquante livres sterling un septième navire. Le capitaine Gabriel Audibert, commandant le corsaire *la Duchesse de Penthièvre*, rentra à Calais avec quatre mille cinq cents livres sterling de rançons, et le capitaine Colliot, commandant *le Basquencourt*, de Boulogne, rançonna deux navires ennemis de cent trente guinées et conduisit à Saint-Malo le corsaire anglais *le Levrier*, de 4 canons, 10 pierriers et cinquante-six hommes d'équipage qu'il avait pris après combat. Les corsaires *l'Attrape-si-tu-peux* et *le Furet*, de Boulogne, *la Petite-Fortune*, de Calais, firent aussi plusieurs captures. Le corsaire *la Dauphine*, de Bayonne, capitaine La Rue, relâcha au Port-Louis, avec sa prise, *la Diligente*, navire de Londres qui reve-

nait de la Caroline richement chargé. Vers le même temps, la frégate *la Palme*, capitaine de la Duz de Vieuxchant, conduisait à Saint-Malo quatre navires de Jersey.

Toutes ces prises n'étaient que le résultat, encore très-incomplet, d'un ou deux mois de courses. Le nombre des navires du commerce anglais enlevés par les Français et les Espagnols, s'éleva, d'après le relevé de d'Hamecourt, pour la seule année 1745, au chiffre de sept cent soixante-neuf, ce qui exaspéra la Cité de Londres et toutes les villes commerçantes du Royaume-Uni.

Dès la fin de l'année 1744, le marquis de Caylus, capitaine de vaisseau, avait eu ordre de partir pour les Antilles, avec une escadre de six bâtiments, *l'Espérance*, de 74 canons, qu'il montait, *le Northumberland*, de 70, *le Trident*, de 64, *le Diamant*, de 50, et *l'Aquilon*, de 42, capitaines de Conflans-Brienne, de Glandevès, Duquesne-Menneville et de Courbon-Blenac. Mais, sur les entrefaites, Caylus ayant été nommé gouverneur général de la Martinique et îles de la dépendance, le commandement de cette escadre passa à Conflans qui fut chargé d'escorter trente et un navires marchands en destination pour France. Parti de la Martinique, le 12 juin 1745, Conflans vint mouiller à Brest, le 30 juillet, avec trois de ses vaisseaux et la plus grande partie de son convoi; les trois autres bâtiments de guerre firent voile pour Toulon où ils entrèrent avec trois bâtiments anglais ramassés en chemin.

Dans le même temps, le capitaine de vaisseau Des Herbiers de l'Étenduère, commandant aussi une escadre, fut chargé de convoyer, de France à Saint-Domingue, une flotte marchande. Dans sa traversée, nonobstant l'embarras que lui donnait son convoi, il prit trois frégates d'Angleterre remplies de vivres et de munitions pour Gibraltar, mais qui servirent à Saint-Domingue où il les amena avec tous les navires confiés à sa garde. Des Herbiers de l'Étenduère, officier dont l'activité n'était égalée que par son courage, ne se reposa point dans cette colonie dont tant d'autres faisaient leur pernicieuse Capoue. En attendant qu'un autre convoi se plaçât sous son aile pour aller en France, il donna la chasse aux Anglais dans les parages de Saint-Domingue et y prit cinq de leurs corsaires qui infestaient ces mers. Puis il amena en France,

le 31 octobre 1745, avec le même bonheur qu'il en était venu, une flotte marchande très-riche et très-nombreuse.

Le capitaine de vaisseau de Macnemara, d'une famille irlandaise qui avait suivi, comme celle des Mackau, dont elle était l'alliée, les Stuarts dans leur exil, le disputa, cette année, au brave l'Étenduère, en habileté et en succès. Ayant à son tour eu mission d'escorter des flottes marchandes, avec les vaisseaux *l'Invincible*, de 74 canons, *le Jason*, de 50, et la frégate *l'Atalante*, et faisant route, avec son convoi, le long des côtes de Saint-Domingue, pour le Petit-Goave, le 26 décembre, il reconnut une flotte marchande d'Angleterre qui venait sur lui, escortée de quatre bâtiments de guerre. Voyant ceux-ci se détacher de leur convoi pour attaquer le sien, Macnemara fait signal à ses marchands de ranger la terre et de gagner un port. Pour lui, empêché par le vent qui lui était contraire d'aller au-devant des ennemis, il les attend, et, lorsqu'ils sont à sa portée, il revire de bord sur eux et engage le combat avec le seul vaisseau *l'Invincible*, ses deux autres bâtiments d'escorte n'ayant pu gagner assez promptement le vent pour se mettre en ligne. Il canonne si vivement et avec tant de justesse les quatre bâtiments anglais, qu'après deux heures de lutte, les agresseurs n'ont plus de voiles que pour fuir. Alors, il s'attache à leur poursuite pendant deux heures encore, jusqu'à ce que la nuit arrête sa chasse et le rappelle auprès de son convoi dont il ne perdit pas un seul navire, tandis qu'au contraire il prit aux Anglais, dans ces mêmes parages, trois bâtiments marchands.

La perte de Louisbourg et de l'île Royale était très-douloureusement sentie par la France. On songea à reconquérir cette colonie où l'on avait naguère dépensé tant de millions et en même temps à chasser les Anglais de l'Acadie, ainsi que du détroit de Camceau, avenue, entre l'île Royale et l'Acadie elle-même, du fleuve Saint-Laurent et de tout le Canada. Dans ce but, et aussi parce qu'on était instruit des préparatifs que faisaient de leur côté les Anglais pour attaquer les établissements français situés sur le Saint-Laurent, on arma à Brest une escadre de sept vaisseaux, trois frégates, deux brûlots et plusieurs transports, que l'on eut l'insigne imprudence de placer sous le commandement du jeune duc d'Anville, lieutenant général des galères et des armées na-

vales, qui n'avait pas la moindre expérience et prenait sa présomption, ou, si l'on veut être indulgent, son dévouement pour de la capacité. Cette escadre, dont la mission devait rester secrète jusqu'au dernier moment, alla d'abord mouiller à l'île d'Aix, reçut des troupes de débarquement, et fit voile, le 22 juin 1746, pour le magnifique port de Chibouctou (5), sur la côté d'Acadie, là où depuis les Anglais ont bâti la ville d'Halifax. Ce lieu était assigné à tous les bâtiments de l'escadre et du convoi pour rendez-vous général, en cas de séparation. Le duc d'Anville, qui avait arboré pavillon sur la prise anglaise *le Northumberland*, de 70 canons, fut plus inhabile encore que n'avait été le marquis d'Antin. Malgré les observations de Perier, son capitaine de pavillon, il se jeta avec la dernière imprudence au sud des Açores, où ses vaisseaux restèrent vingt-deux jours en calme plat. La mauvaise qualité des vivres embarqués et la disette d'eau amenèrent le scorbut parmi les équipages; une partie succomba avant d'avoir atteint sa destination. De plus ce long retard permit à une flotte anglaise de vingt-deux vaisseaux, commandée par l'amiral Martin, de devancer les Français dans les mers septentrionales de l'Amérique.

La frégate *la Renommée*, de 32 canons, commandée encore par de Kersaint, sous qui La Motte-Picquet servait comme troisième, avait été chargée de prendre le devant de l'escadre du duc d'Anville quelque temps après le départ de celle-ci. Destinée à de continuelles rencontres, à d'incessants combats, elle eut à lutter pendant six jours consécutifs, près des Açores, avec une frégate anglaise de 36 canons, que secondait un autre bâtiment de 16 canons. Kersaint ayant été dangereusement blessé, et son second, nommé de Saen, ayant été tué dès le second jour, La Motte-Picquet dut prendre le commandement de *la Renommée*, et, malgré sa jeunesse, il s'en acquitta avec l'habileté d'un marin consommé. Une blessure qu'il reçut à la cuisse ne l'éloigna pas une minute du soin de la défense. Enfin, il réussit à se faire abandonner par les deux bâtiments anglais, et les mit même dans la nécessité d'aller relâcher à Fayal pour s'y réparer, tandis que *la Renommée*, quoique fort endommagée aussi, continuait sa route pour Chibouctou. Cette longue lutte s'était terminée à temps : car, le dernier jour, les boulets et la mitraille étant venus à manquer aux

Français, Kersaint et La Motte-Picquet en avaient été réduits à faire charger leurs pièces avec tout le lest (6) de fer susceptible d'y entrer. *La Renommée*, outre son commandant en second, avait perdu, dans ses six jours de combat, les officiers de vaisseau de Moëlien et du Plessis; ainsi que quarante matelots, non compris les blessés.

Le gros de l'escadre française était arrivé à Chibouctou le 27 septembre 1746, et le duc d'Anville y était mort ce même jour, veille de celui où *la Renommée* parvint au rendez-vous général. La Motte-Picquet y fut aussitôt chargé de désarmer, puis de brûler *la Parfaite*, un des bâtiments de transport de l'escadre. Quand on eut levé l'ancre de Chibouctou pour se rendre devant Port-Royal d'Acadie, devenu Annapolis, les coups de vent furent si fréquents et la saison était si avancée, que l'escadre se vit plusieurs fois ramenée à son mouillage. Pendant ce temps, l'affreux scorbut continuait ses ravages; huit mille hommes, tant marins que soldats, périrent sur les vaisseaux français dans les horreurs indescriptibles de cette maladie alors si commune dans les longues navigations, et heureusement devenue si rare de nos jours par suite des progrès obtenus dans l'assainissement, la propreté, la nourriture, en un mot dans toute la vie de bord. A peine comptait-on désormais assez de monde pour ramener l'escadre en France. On abandonna tout projet sur Port-Royal ou sur Louisbourg, et l'on ne songea plus qu'à revenir en Europe. Ce n'était pas chose facile avec des bâtiments qui manquaient de bras pour les manœuvrer, et à travers les croisières anglaises, dont la première à rencontrer, celle de l'amiral Martin, se trouvait dans les parages mêmes que l'on voulait quitter, et dont la dernière, sous le commandement de l'amiral Anson, s'était établie en permanence jusque sur la partie des côtes de France où l'on avait projet d'aborder.

La frégate *la Renommée* fut encore dépêchée en avant. Elle ne put éviter l'escadre d'Anson, qu'elle découvrit au large de Belle-Isle. Jointe d'abord par un bâtiment de 40 canons qui la combattit depuis midi du 29 novembre 1746 jusqu'à l'entrée de la nuit, *la Renommée* eut de nouveau affaire, le lendemain, à ce même bâtiment qui l'avait suivie de très-près et qui la rejoignit à dix heures du matin. Dans ce deuxième combat, que l'on aper-

cevait de la côte du Port-Louis, où il excitait une extrême anxiété, Kersaint et La Motte-Picquet usèrent de toutes les ressources que peuvent suggérer l'habileté et le courage. Il s'agissait pour eux de vaincre ou de périr en vue même du port où ils étaient sur le point d'entrer après une si longue et si pénible campagne. Les deux chefs, l'un et l'autre Bretons, se comprenaient admirablement : même coup d'œil, même impression, même impulsion; c'étaient deux âmes dans un même cœur qui ne battait que pour la gloire et pour l'honneur du nom français. De plus, tout leur équipage, plein de confiance, animé de leur esprit, ne vivait qu'en eux et par eux. Il n'en fallait pas moins pour sauver la célèbre frégate de son adversaire acharné qui se sentait fort de l'appui prochain de plusieurs vaisseaux de sa nation faisant force de voiles à peu de distance de lui. Cinquante hommes environ sont tués à bord de *la Renommée*, mais les survivants se multiplient et les vengent largement. L'équipage ne parut hésiter qu'un moment : ce fut quand un boulet de canon venant à couper le chapeau et la perruque de La Motte-Picquet au ras de la tête et à lui dépouiller toute la joue gauche, on put croire que c'en était fait de l'intrépide officier; mais chacun reprend aussitôt son élan, à la vue de La Motte-Picquet qui, plus fort que la douleur, invincible jusqu'à la fin de sa carrière pour tout, hormis pour la seule mort, survit à cette cruelle blessure qui devait le défigurer pour toujours, et n'a pas même quitté le poste du combat. Cependant *la Renommée* avait la plupart de ses voiles déchirées et une notable partie déjà de ses mâts détruits. Son adversaire se croyait d'autant plus assuré de tenir une proie, que les autres vaisseaux de l'amiral Anson étaient à deux doigts de se mêler au combat, quand un coup de canon habilement pointé, en abattant son grand mât de hune, coupa court à son espérance, arrêta sa manœuvre et donna le temps à *la Renommée* d'accoster de plus en plus la terre. Cette frégate n'était pas toutefois encore complétement sauvée. Au bâtiment désemparé en succédèrent plusieurs beaucoup plus forts qui la poursuivirent vivement de leur canon. Pendant ce temps, une foule nombreuse s'était agglomérée sur les terre-pleins du Port-Louis, qui tantôt poussaient des cris de joie et de triomphe, tantôt retombaient dans un désespoir morne et sombre, ne s'exprimant que par un bruit semblable à celui des

vagues, auquel il se mêlait. Les deux mâts de hune, le perroquet de fougue de *la Renommée*, qui ne tenaient plus que par un fil, tombent sous le canon des vaisseaux ennemis ; la généreuse frégate, à qui il ne restait plus que sa misaine toute criblée, touche au port ; pourra-t-elle y arriver tout à fait ? Il est cinq heures du soir. Enfin l'y voilà, et toute l'escadre d'Anson, acharnée à sa poursuite, n'aura pas vaincu *la Renommée*. On se presse les mains, on s'embrasse, on se précipite sur le port, et chacun se dispute l'honneur de voir, d'admirer, de féliciter le premier un des héros de ce mémorable combat. Le bruit de cette action vole jusqu'à Paris. La cour même de Versailles, si indifférente alors à l'honneur, s'en émeut, et envoie le brevet de capitaine de vaisseau à Kersaint, bien qu'il fût depuis peu lieutenant. Voilà d'ailleurs tout ce que cette misérable, cette indigne cour de Louis XV sut faire pour cette héroïque frégate, dont chaque homme aurait mérité sa récompense particulière. Il n'en eût point été ainsi pour un bâtiment qu'aurait monté un d'Antin, un La Rochefoucauld-d'Anville, un Conflans, ou quelque autre favori des maîtresses du roi. Heureusement que le public d'abord et l'histoire ensuite devaient dédommager La Motte-Picquet et ses braves compagnons négligés par la cour de ce temps. Cinquante ans auparavant, une autre cour, celle des bons temps de Louis XIV, après une campagne comme celle de *la Renommée*, aurait distingué dans La Motte-Picquet, alors dans la vingt-sixième année de son âge, un héritier des Duquesne et des Tourville ; elle eût hâté l'avancement de ce jeune marin déjà couvert de blessures et de gloire ; bientôt elle l'eût mis à la tête d'une escadre, d'une flotte qu'il aurait conduite à la victoire. Si Louis XV avait eu seulement la moitié du coup d'œil de son aïeul pour apprécier et élever le vrai mérite, il eût épargné bien des revers à la marine française, bien des hontes à son règne.

L'escadre envoyée en Amérique, tantôt ballottée par les vents, tantôt harcelée par l'ennemi, ne suivit pas d'aussi près qu'on s'y attendait le retour de la frégate *la Renommée*. Les vaisseaux qui la composaient naguère, dispersés maintenant et uniquement préoccupés d'échapper chacun pour son compte aux croisières anglaises, ne revinrent pour ainsi dire qu'un à un. *Le Mars*, commandé par le chevalier de Cresnay, un futur vice-amiral de France, fut pris,

après un combat de trois heures, par un des vaisseaux de la flotte de l'amiral Martin. Le major de la marine, Le Moyne de Serigny, qui avait commandé *le Tigre* dans cette fatale expédition, et qui l'avait ramené au Port-Louis en fort mauvais état, fut ensuite chargé de conduire *le Northumberland* à Rochefort, où il le désarma à la fin de février 1747 seulement. Mais des bâtiments, des équipages et des soldats de la même escadre, restés encore plus en arrière, nécessitèrent l'envoi de nouveaux vaisseaux pour aller les chercher (7).

Outre celle du duc d'Anville, plusieurs autres escadres furent envoyées en Amérique, pendant le cours de l'année 1746, pour la protection des colonies et du commerce. Le comte Duguay, capitaine de vaisseau, vint à la Martinique à la tête de plusieurs bâtiments, dont était *le Rubis*, commandé par le chevalier d'Aubigny, qui, attaqué par plusieurs vaisseaux anglais sur la côte de cette île, les força à se retirer. Le capitaine de vaisseau de Conflans-Brienne, à qui l'on tenait à procurer toutes les occasions de se mettre en évidence et de justifier la haute fortune qu'on lui destinait, fut chargé d'escorter, avec quatre bâtiments de guerre, un convoi de deux cent cinquante voiles, portant des vivres et des munitions de toutes sortes aux Antilles françaises, et arriva, le 16 juin 1746, sans aucun accident, à la Martinique. Ayant remis à la voile, de cette colonie, le 1er août, avec des bâtiments en destination pour Saint-Domingue, il était à la côte de l'ouest de l'île et allait à celle du nord, lorsque, le 14 du même mois, il fut aperçu par une escadre anglaise composée, si ces forces n'ont pas été exagérées pour la plus grande gloire d'un courtisan, d'un vaisseau de 80 canons, de deux de 70, d'un de 60, d'une frégate de 40, et de plusieurs corsaires répandus le long de la côte. Si l'on en doit croire Conflans, les gazetiers et les historiographes de la cour, l'escorte française et son convoi, son commandant surtout, manœuvrèrent de la manière la plus habile et la plus brillante, venant à propos sur l'ennemi pour l'éloigner pendant le jour et faisant route pendant la nuit. Toutefois le résultat net fut qu'après deux jours et deux nuits de ces manœuvres, Conflans n'avait rien éloigné du tout, et que le 16, dans l'après-midi, il fut obligé de reconnaître que les Anglais, qui n'avaient pas un moment abandonné sa poursuite, manœuvraient,

eux, de manière à le séparer de son convoi. Il dut alors se décider à les attaquer sérieusement, ce qu'il fit avec son vaisseau *le Terrible*, de 74 canons, et *le Neptune*, de même force, capitaine Fremont de Villeneuve, tandis que *l'Alcion* de 50 canons, capitaine de Chauvereau, et *la Gloire*, de 40, capitaine des Gouttes, restaient le long de la côte pour couvrir le convoi contre les corsaires. Sur les entrefaites la nuit mit fin à cet engagement, dans lequel il n'y eut de part ni d'autre que peu de mal, mais dont le résultat fut en faveur de Conflans que l'ennemi perdit de vue et qui put venir mouiller, le 24 août, au Cap-Français, avec son convoi. Peu après, ayant reçu l'ordre de repasser en France avec son escadre, il se mit en route, et, le 29 octobre, quatorze jours après son départ, dégagé cette fois de tout autre soin que de combattre, ses vaisseaux ne servant plus d'escorte, il eut le bonheur de rencontrer une flotte marchande anglaise convoyée par deux vaisseaux seulement. L'honneur de prendre un de ces vaisseaux, belle affaire de retentissement à ajouter à celle du *Northumberland*, l'emporta en lui sur l'utilité de porter une grave atteinte au commerce et aux colonies de l'ennemi. Il négligea presque entièrement le convoi, pour s'attacher au *Severn*, de 56 canons, qui se sacrifiait pendant que l'autre vaisseau anglais s'occupait plus particulièrement de conserver ses marchands. *Le Severn*, en effet, fut pris, après trois heures d'un combat auquel avaient pris part *le Terrible* et *le Neptune*. Quant à *la Gloire* et à *l'Alcion*, qui avaient donné chasse pendant ce temps aux navires du commerce, ils en prirent six. Le gros du convoi anglais et le second des vaisseaux d'escorte se sauvèrent. *Le Severn* fut amené à Brest. Les courtisans de Versailles en firent grand bruit, car il s'agissait d'un des leurs, et peu s'en fallut dès lors qu'on n'élevât d'emblée au vice-amiralat l'heureux Conflans, heureux alors, qui fut tenu dans l'affaire du *Severn*, comme dans celle du *Northumberland*, pour l'unique vainqueur, là où d'autres avaient droit au moins de partager son triomphe, d'ailleurs assez facile en la dernière occasion. Peu après, en 1748, il fut élevé au grade de chef d'escadre et pourvu en même temps du riche gouvernement général de Saint-Domingue et îles sous le Vent de l'Amérique.

De son côté, le capitaine de vaisseau Dubois de La Motte partit de France en 1746, avec charge d'escorter un convoi à Saint-

Domingue, dans le même temps que Macnemara en amenait un de la même colonie. Dubois de La Motte, après avoir joint l'escadre de celui-ci, découvrit, le [illegible] septembre 1746, à la hauteur du cap d'Ortégal, plusieurs bâtiments anglais, et, les prenant pour un convoi qui revenait d'Amérique, il essaya de les surprendre, au moyen de signaux de reconnaissance que de Barrailh commandant de la marine à Rochefort, lui avait envoyés; mais il n'y réussit pas, et vint seulement à bout de faire capturer par la frégate *l'Étoile*, capitaine du Guay-Lambert, le corsaire anglais *le Renard*, de 16 canons et quatre-vingts hommes d'équipage, qui, en peu de temps, avait fait huit prises tant sur les Français que sur les Espagnols.

Le 29 novembre suivant, la frégate *l'Étoile* signala une escadre ennemie au vent, qui venait sur le convoi français à toutes voiles. Dubois de La Motte mit aussitôt en panne sous les deux huniers, fit passer ses navires marchands devant lui et leur donna le signal de forcer de voiles. Puis, pendant que la plupart de ceux-ci s'échappaient et gagnaient Saint-Domingue, il soutint un long combat tantôt agressif, tantôt en retraite contre les vaisseaux anglais. *Le Magnanime*, de 74 canons, qu'il montait, eut affaire à deux bâtiments ennemis à la fois, de 70 canons chacun. Ces deux bâtiments se trouvant très-maltraités par les canons de retraite du *Magnanime*, se mirent dans ses hanches de bâbord et de tribord; et comme ce vaisseau était toujours sous ses huniers, l'un arrivait, l'autre tenait le vent, et tous deux lui tiraient leurs bordées; mais, le vent étant largue, aussitôt que les canons étaient rechargés, Dubois de La Motte revenant un peu au vent et arrivait autant qu'il le fallait pour pouvoir tirer sur l'un et sur l'autre. Du Guay-Lambert qui, avec la frégate *l'Étoile*, était à stribord du *Magnanime*, un peu de l'avant, demanda, avec un porte-voix, au commandant, l'autorisation de mettre son grand perroquet; ce que Dubois de La Motte lui permit, ainsi que de déployer les voiles qu'il jugerait convenables, et de se placer de l'avant du *Magnanime*. Ce brave officier, digne de la famille de Duguay-Trouin à laquelle il appartenait comme le comte du Guay, avait fait tirer quelques coups de canon de retraite par sa frégate; mais tous ses boulets tombaient à la mer et n'allaient pas à moitié chemin. A ce sujet, Dubois de La Motte, dans son *journal de navi*

gation, fait remarquer qu'une frégate qui n'a pas de première batterie n'est point en état de résister à un vaisseau qui en a une bonne, et que, quand la mer est belle, pour peu qu'elle soit démâtée ou dégréée, sa seconde batterie se trouve embarrassée et dans l'impossibilité presque absolue de se servir d'aucun de ses canons. A la nuit, les deux vaisseaux ennemis qui s'étaient plus particulièrement attachés au *Magnanime*, allumèrent des feux au bout de leurs vergues d'artimon pour faire signal aux autres de les suivre et qu'ils conservaient le commandant français. Dubois de La Motte voyant qu'il était devenu pour ainsi dire l'unique but des efforts des ennemis, s'en estima fort heureux dans l'intérêt de son convoi, décidé qu'il était à se sacrifier au besoin pour le salut de tous. Le seul moyen qu'il vit de sauver sa flotte marchande, c'était de faire arriver ce qu'il restait de bâtiments avec lui, et de leur donner le temps de gagner beaucoup de chemin pendant qu'il continuerait à se battre. Il le leur fit dire, ainsi qu'à *l'Étoile* qui eut charge de les suivre, pour qu'à tout événement, si *le Magnanime*, resté seul, finissait par succomber, cette frégate pût les préserver des corsaires aux attérages de Saint-Domingue. Dès lors, loin de chercher à éviter les ennemis, Dubois de La Motte n'épargna aucune manœuvre pour les attacher tous de plus en plus à ses flancs, et, dans ce but, il ne marcha qu'avec ses deux huniers. Bientôt en effet, quatre vaisseaux à la fois l'approchèrent d'assez près pour le canonner, par le clair de lune qui était très-brillant; mais la plupart de leurs boulets passèrent entre les mâts et les manœuvres du *Magnanime*. Ce vaisseau n'était pas d'ailleurs bon voilier, ce qui permit à un des bâtiments ennemis de le reprendre par la hanche et de le tirer comme au blanc, tandis qu'un autre arrivait jusque par son travers. Dans cette situation, Dubois de La Motte donna l'ordre aux officiers de ses batteries de remettre les canons de retraite à leur poste naturel pour détacher des bordées à l'ennemi; ce qui fut fait avec succès contre tous ceux des vaisseaux anglais qui se présentèrent par le travers du *Magnanime*. Il en rejeta ainsi successivement plusieurs à distance respectueuse de lui, sans en avoir été gravement endommagé. Depuis trois heures après minuit seulement, *le Magnanime* put continuer un peu plus paisiblement sa route. Toutefois, à la pointe du jour du 30 novembre,

il reconnut que deux des vaisseaux ennemis l'avaient conservé par son travers à une grande portée de canon et que deux autres, toutes voiles dehors, venaient dans ses eaux. S'il n'avait pas venté bon frais, *le Magnanime* eût eu encore sur les bras quatre vaisseaux à la fois; mais, les deux premiers ayant mis en panne pour attendre les deux derniers et ne recommencer le combat qu'avec eux, il fit assez de route pendant ce temps, quoique se tenant toujours prêt à recevoir aussi chaudement l'ennemi qu'auparavant, pour n'avoir plus à penser qu'il en serait encore attaqué et pour pouvoir manœuvrer de manière à gagner le débouquement entre Porto-Rico et Saint-Domingue, se proposant de se mettre sur le chemin et de l'avant des navires français qui se seraient séparés. Arrivé en vue de ce canal, Dubois de La Motte mit en panne pour attendre ceux d'entre les marchands qui voudraient venir se rallier à lui. Plusieurs le rejoignirent en effet. Après quoi il continua sa route avec les deux huniers et la nuit seulement, pour qu'aucun navire de son convoi, qui ne l'avait pas déjà dépassé, ne pût continuer sa marche sans le voir; il resta de même chaque jour en panne pour le salut de son convoi, quoiqu'on l'eût avisé qu'une seconde escadre englaise avait été vue à peu de distance de Saint-Domingue. Il rallia ainsi vingt-quatre navires jusqu'à son entrée au Cap-Français, qui eut lieu le 8 décembre 1746, pendant que la frégate *l'Étoile*, conduite avec beaucoup d'intelligence par du Guay-Lambert, faisait mouiller avec elle presque tous les autres à Saint-Louis. Enfin, de quarante bâtiments marchands que Dubois de La Motte avait été, en dernier lieu, chargé de convoyer, quatre seulement des plus petits se firent prendre uniquement par leur maladresse et pour n'avoir pas suivi les ordres du commandant; et encore tombèrent-ils au pouvoir de corsaires, mais non de l'escadre qui avait attaqué le convoi français. Deux des vaisseaux anglais avaient été mis hors d'état de continuer leur poursuite. L'issue de cette affaire fut d'autant plus honorable pour Dubois de La Motte, qu'ayant été attaqué par des forces supérieures aux siennes, il s'était vu, par cela même, abandonné au commencement du combat par deux de ses vaisseaux d'escorte, *l'Alcide* et *l'Arc-en-Ciel*, et qu'il était resté seul, avec son vaisseau, pour tenir tête, pendant vingt-quatre heures, à toute une escadre ennemie (8).

Généralement battus partout sur terre, eux et leurs alliés, les Anglais n'en étaient donc pas encore à ne compter sur mer que des succès. On peut même dire que jusqu'à l'année 1747, ils avaient fait, tant par le sort de combats que par le caprice des éléments, plus de pertes en vaisseaux que les Français. Indépendamment du naufrage de la première escadre de l'amiral Anson, dernièrement encore l'amiral Balken et son vaisseau *la Victoire*, de 100 canons, le plus beau que possédât l'Angleterre, avaient péri avec onze cents hommes, et toute une forte escadre avait été dispersée et horriblement maltraitée par la violence des vents. Au mois de septembre 1746, une flotte, aux ordres de Lestock, à peine sortie de la rade de Sainte-Hélène y avait été rejetée par la tempête, et le vaisseau-amiral *la Princesse* avait échoué en passant à l'est de l'île de Wight.

Néanmoins, à la fin du même mois, cette flotte, qui avait en vue un débarquement sur les côtes de France, reprit la mer et se grossit de l'escadre de l'amiral Anson. Forte alors de cinquante-quatre bâtiments tant de guerre que de transport, elle parut à la vue du Port-Louis, mouilla le 1er octobre, dans la baie de Pouldu, et opéra, les deux jours suivants, un débarquement de sept mille hommes, commandés par le général Synclair, sur la côte de Bretagne, à trois lieues environ de Lorient. Les ennemis avaient l'intention d'anéantir cette nouvelle ville, foyer de tout le commerce de la France avec les Indes-Orientales. Ils s'emparèrent sans peine de quelques positions sans défense, telles que le château de Coëtdor et le bourg de Guidel, puis, ayant fait avancer leurs canons, très-peu nombreux et de très-mince calibre, jusqu'à un quart de lieue de Lorient, ils sommèrent les habitants de se rendre. La municipalité, qui était toute à la dévotion de la Compagnie des Indes, se montrait disposée à ouvrir ses portes, dans l'espoir que chacun conserverait ses richesses personnelles; mais le comte de Volvire, le major de Villeneuve et le commandant des dragons de l'Hôpital, qui étaient accourus dans la ville, s'y opposèrent, relevèrent l'énergie des habitants, et, quoique Lorient, par suite de l'opposition de la Compagnie, n'eût encore que de faibles commencements de fortifications, ils surent faire si bonne contenance, avec les quatre-vingts canons dont ils disposaient, que l'ennemi, saisi d'une terreur panique, abandonna

soudain son camp et se rembarqua précipitamment, pendant la nuit du 7 octobre, après avoir perdu neuf cents hommes en trois jours. Ayant tenté ensuite une autre descente du côté de Quiberon, les Anglais ne réussirent pas davantage, et ne retirèrent partout de cette expédition mal concertée, dans laquelle ils avaient seulement marqué leur passage par l'incendie de quatorze hameaux, que beaucoup de honte et beaucoup de ridicule. La tentative faite sur Lorient ne permit pas au gouvernement d'avoir égard plus longtemps aux réclamations de la Compagnie des Indes contre la nécessité de fortifier cette ville et son port; des ordres précis furent donnés pour activer les travaux.

Le gouvernement de Georges II avait eu surtout en vue par le débarquement sur les côtes de Bretagne de venger ce roi de l'intérêt très-vif que les Français portaient alors à son rival le prétendant Charles-Édouard Stuart. Ce prince, pendant une partie des années 1745 et 1746, avait fait une heureuse diversion pour la France, à l'insu même d'abord du cabinet de Versailles. Charles-Édouard demeurait à Navarre chez le duc de Bouillon, lorsqu'il résolut de nouveau d'essayer de supplanter la maison de Hanovre, d'abord en Écosse, puis dans toute la Grande-Bretagne. Un riche armateur de Nantes, Walsh, Irlandais d'origine, mit à sa disposition un vaisseau de 56 canons, quoique percé pour 74, nommé *l'Élisabeth*, et un bâtiment inférieur, nommé *la Dentelle*, qu'il avait obtenu du gouvernement pour les armer en course contre le commerce anglais et croiser sur les côtes d'Écosse. Charles-Édouard avec ce secours, ceux du cardinal de Tencin et de quelques amis, ainsi qu'avec le produit de l'engagement des joyaux de son père, alla s'embarquer, à Saint-Nazaire, à l'embouchure de la Loire, sur *la Dentelle*, et attendit quelque temps à Belle-Isle *l'Élisabeth* qui portait la plus grande partie de ses moyens d'exécution, consistant alors, pour tout, en quinze cents fusils, dix-huit cents épées à deux mains, vingt petites pièces de canon, de la poudre, des balles, et une caisse militaire de quatre mille louis. Le commandement de *l'Élisabeth* avait été donné aux capitaines en course d'Hau et Bart, de la famille de Jean Bart. Dès que ce vaisseau fut arrivé à Belle-Isle, *la Dentelle*, qui portait le prétendant, fit route sous son escorte. Dans le trajet, on aperçut une flotte anglaise; c'était un convoi et son escorte de trois vaisseaux.

Prévoyant que s'ils n'attaquaient pas, ils seraient attaqués, les capitaines d'Hau et Bart, pour donner le temps à *la Dentelle* de s'échapper, cinglèrent résolument, avec *l'Élisabeth*, sur la flotte anglaise dont un des vaisseaux *le Lion*, de 60 canons, se sépara pour venir à leur rencontre. Bientôt le combat s'engage à portée de pistolet : il est sanglant et terrible. Dès le commencement le chevalier d'Hau est tué, et le capitaine Bart reste seul chargé du commandement. De part et d'autre, durant un feu de sept heures, les mâts s'écroulent, les voiles volent en lambeaux, la muraille du vaisseau est percée par les boulets, les ponts sont jonchés de morts et de blessés. Enfin, le bâtiment anglais amène son pavillon ; mais, quand Bart veut envoyer l'amariner, il s'aperçoit que la chose est devenue impossible, parce que, des deux côtés, chaloupes et canots ont été brisés, submergés. La nuit sur les entrefaites sépara les combattants. L'escorte anglaise, ayant pris le change, loin de s'occuper du navire *la Dentelle*, n'avait songé qu'à mettre à l'abri son convoi, pendant que l'un de ses vaisseaux était engagé avec *l'Élisabeth*. Le prétendant put donc poursuivre sa route et gagner les Hébrides ; mais *l'Élisabeth* qui avait perdu cinquante-sept hommes et comptait cent seize blessés, fut obligée de rentrer à Brest pour s'y réparer. Ce vaisseau reprit bientôt la mer, et, armé en course, porta plusieurs fois des secours à Charles-Édouard. Toujours commandé par Bart, qui venait d'être nommé lieutenant de frégate légère, et fut plus tard capitaine de brûlot, il fit plusieurs prises, entre autres celle du corsaire le *Bristol*, de 32 canons et cent soixante-quinze hommes d'équipage. Après quelque séjour aux Hébrides, Charles-Édouard débarqua en Écosse à la fin d'août 1745. A peine eut-il rassemblé douze cents hommes qu'il commença ses opérations. Édimbourg lui ouvrit ses portes le 27 septembre, et, le 2 octobre, avec trois mille montagnards seulement, il défit, à Preston-Pans, quatre mille Anglais. C'était à peu près la seule force régulière qu'il y eût alors dans le nord de la Grande-Bretagne, de tout temps si expansive de ses forces au dehors, mais si accessible, si peu militairement organisée au dedans. Charles-Édouard, maître par cette victoire de toute l'Écosse, entra sans hésiter en Angleterre ; il marcha sur Londres par Newcastle, Carlisle, Lancaster, Manchester et Derby, et vint jusqu'à cent milles de la capitale. Le gouverne-

ment anglais avait rappelé en toute hâte le duc de Cumberland, avec l'armée qui était sous ses ordres dans les Pays-Bas. La maison de Hanovre se trouvait alors avoir environ trente mille hommes à sa disposition, divisés en trois corps d'armée : l'un, sous le commandement du roi Georges II en personne, protégeait Londres; les deux autres, sous le duc de Cumberland et le général Walde, avaient été laissés en arrière par une marche habile de Charles-Édouard. Ce prince se croyait assuré de recevoir prochainement des secours de France ou d'Espagne, quoique sa nouvelle entreprise n'eût été concertée ni avec Louis XV ni avec Philippe V; la diversion qu'il avait faite était si utile aux Bourbons, que l'abandon de ses intérêts et de sa cause lui semblait de leur part aussi impossible qu'impolitique. Néanmoins tous leurs secours se bornèrent à l'envoi de trois compagnies françaises. Ce fut plus utile au prince qu'on n'aurait eu lieu de l'espérer, parce que la présence des Français décida à se retirer six mille Hollandais de l'armée de Cumberland, qui s'étaient obligés, en vertu d'une capitulation précédente, à ne pas porter les armes contre la France. Charles-Édouard n'avait pas alors plus de cinq mille hommes sous ses drapeaux. Ses officiers, voyant que ses partisans ne se montraient pas en nombre suffisant et qu'il ne recevait point de la France l'appui efficace qu'il en avait espéré, l'obligèrent, par leurs remontrances, à rétrograder. Cumberland l'attaqua dans sa retraite et fut repoussé avec perte. La petite armée du prétendant rentra en Écosse, après avoir accompli, en cinquante-six jours, une marche de cinq cent quatre-vingts milles en pays ennemi. Au mois de janvier 1746, Charles-Édouard ayant réuni neuf mille hommes, reprit l'offensive. Cumberland avait marché vers les côtes d'Angleterre pour empêcher un débarquement français que l'on avait annoncé, mais qui ne fut pas même tenté. Le général Hawley, à la tête de huit à neuf mille Anglais, fut battu, le 17 janvier, à Falkirk par les troupes de Charles-Édouard. Mais ce succès fut le dernier pour la cause du prétendant. La discorde commença à éclater entre ses partisans. Cumberland arriva en poste à Édimbourg, le 30 janvier, et fut rejoint par le prince de Hesse-Cassel avec cinq mille Hessois. Charles-Édouard se retira sur le territoire des Highlands. La guerre ne put pas se poursuivre avec beaucoup d'activité, durant le fort de l'hiver, dans ces montagnes

septentrionales ; mais, ayant recommencé au printemps avec une grande activité de la part de la maison de Hanovre qui avait eu le temps de rassembler tous ses moyens, elle fut terminée, au mois d'avril 1746, par l'entière défaite du parti des Stuarts à Culloden. Pendant que Cumberland, surnommé à bon droit le Boucher, faisait massacrer, après le combat, tous les soldats de son adversaire qui étaient tombés entre ses mains, y compris les blessés, et réservait à l'échafaud les personnages de distinction du parti jacobite, Charles-Édouard errait, de cachette en cachette, dans le royaume qu'il avait été sur le point de conquérir. Cette cruelle existence dura pour lui cinq mois, après lesquels deux capitaines marchands de Saint-Malo, Dufresne et Beaulieu, trompant la vigilance de l'ennemi et pénétrant dans la baie de Lok-Nouer, vinrent à bout de le prendre à leur bord et de le transporter en France. Il est aisé de juger, d'après cet exposé sommaire de la dernière entreprise des Stuarts, s'ils eussent pu réussir avec un secours convenable de la part de Louis XV, quand ils étaient presque arrivés à leur but avec d'aussi faibles moyens.

Pendant que les officiers de la marine française faisaient, en général, avec le peu de moyens mis à leur disposition, tout ce qu'on pouvait attendre de gens de cœur, d'honneur et de talent, les armées de terre de Louis XV, mieux secondées, battaient les Anglais et leurs alliés à Fontenoi et à Raucoux, et conquéraient les Pays-Bas autrichiens et Anvers. Mais, au milieu de ces succès plus brillants que solides, il y avait encore quelque chose de pénible : c'est que les généraux à qui on les devait en grande partie, le maréchal de Saxe, Lowendahl, n'étaient pas Français. Comme souvent l'Angleterre, l'Autriche et la Russie, la France semblait être à son tour réduite à ne devoir plus ses triomphes qu'à des mains étrangères. Si ce n'était plus le temps des Duquesne, des Tourville, des Valbelle, des Villette-Marçai, des Forant, des de Léry, des d'Estrées, des de Relingues, des d'Almeras, des d'Amfreville, des Château-Renault, des Jean Bart, des Forbin et des Duguay-Trouin, ce n'était donc pas davantage celui des Turenne, des Condé, des Vauban, des Luxembourg, des Catinat et des Villars. Tous les grands capitaines français avaient disparu aussi bien sur terre que sur mer. Louis XV avait un moment vécu de ceux qui lui étaient restés, vieillards du précédent règne ; il

n'était pas homme à en faire naître de nouveaux; il ne sut pas même donner le bâton de maréchal de France au seul de ses nationaux qui marchât sur les traces des plus illustres guerriers, au brave Chevert, qui avait porté la gloire des armes françaises jusque dans la capitale de la Bohème. Aussi tout présageait qu'à mesure que les guerres de Louis XV s'éloigneraient davantage de l'époque de Louis XIV, elles prendraient une tournure de moins en moins favorable à la France.

L'envahissement d'une partie de la Provence par les troupes de Marie-Thérèse d'Autriche et du roi de Sardaigne fournit aux alliés, dans les derniers mois de l'année 1746 et dans les premiers de l'année suivante, quelque occasion, d'ailleurs bien éphémère, de venger leurs défaites continentales. L'Angleterre se mit de la partie et envoya une flotte de vingt vaisseaux et deux galiotes à bombes sur les côtes de Provence. Cette flotte attaqua d'abord les îles Sainte-Marguerite, et après plusieurs jours d'un feu de canons et de mortiers, força le commandant Aubry qui les défendait, de capituler, le 16 décembre 1746. Les vaisseaux anglais allèrent ensuite bombarder Antibes, tandis que les Autrichiens et les Piémontais l'attaquaient par terre; mais le comte de Sade défendit vaillamment cette place où il commandait, et donna le temps au maréchal de Bellisle d'en faire lever le siége.

Les îles Sainte-Marguerite furent reprises le 27 mai 1747, par le chevalier de Bellisle, et la Provence ne tarda pas à être complétement évacuée par l'ennemi.

On avait dû beaucoup, dans cette circonstance, à une diversion opérée par les Génois, qui s'étaient soulevés contre l'oppression autrichienne. Louis XV eut une sorte de mouvement généreux envers la petite république ligurienne: et tandis que le ministère britannique, humilié des suites de la diversion de celle-ci, donnait cent cinquante mille livres sterling à la reine de Hongrie, et pareille somme au roi de Sardaigne, pour faire le siége de Gênes, il envoyait par mer aux Génois, le 20 mars 1747, un secours de six mille hommes. La flotte anglaise en intercepta six cents; mais cinq mille quatre cents arrivèrent à leur destination, et furent bientôt suivis de plus de dix mille autres, sous les ordres de Boufflers. Gênes fut délivrée, et l'escadre anglaise

qui bloquait le port, craignant les efforts réunis des Français et des Génois, prit le large et se retira.

Charles VII, cet empereur bavarois de l'Allemagne, pour qui la France avait d'abord combattu, et Philippe V, roi d'Espagne, étaient morts, que la guerre continuait toujours, sans que l'on sût trop dans quel but on se battait maintenant. On l'aurait mieux compris si l'on avait eu des flottes à opposer à l'Angleterre : car c'était avec elle que la France était plus réellement en guerre qu'avec toute autre nation. Elle y était aussi cependant, mais d'une manière moins directe, avec la Hollande qui, tout en affectant la neutralité, prêtait continuellement du secours aux ennemis et particulièrement aux Anglais, quand ces vaines apparences durent cesser devant une déclaration formelle d'hostilités, faite aux Provinces-Unies le 17 avril 1747. C'est alors que le titre de république, appliqué aux Provinces-Unies, commença à ne plus être qu'un mot vide de sens. A la déclaration de guerre de la France, une multitude, en grande partie soudoyée par l'argent de l'Angleterre, fit proclamer le stathoudérat et les charges de capitaine et d'amiral général de la république batave, héréditaires dans les lignes masculines et féminines de la maison de Nassau-Dietz. Il ne manqua plus que le titre de roi au nouveau souverain de la Hollande. L'Angleterre, cette prétendue amie des libertés des peuples, mais, du moins alors et longtemps encore après, en réalité amie d'elle seule, avait tout fait pour détruire la république de Gênes; elle se consola de son désappointement sur la Méditerranée, en anéantissant, sur la mer du Nord, les libertés d'une nation dont elle était l'alliée, et qui dut justement sa ruine commerciale et celle de ses institutions républicaines à cette perfide alliance. La Hollande, pour s'être laissé ériger en monarchie par sa populace unie aux Anglais, ne fut pas davantage exempte des malheurs de l'invasion. Ni son premier souverain héréditaire, Guillaume IV, ni le duc de Cumberland, avec une armée anglaise, ne surent défendre ses meilleures provinces d'une conquête qui, pour avoir été peu durable, n'en fut pas moins féconde en sanglantes catastrophes. C'est dans la Flandre hollandaise, après la victoire de Lawfeldt, remportée par les Français, et la prise de Berg-op-Zoom et de Maëstricht, que devait se terminer la guerre.

Mais avant que cette paix, que l'on commençait à négocier, fût conclue, plusieurs événements maritimes devaient encore avoir lieu.

Le capitaine Dubois de La Motte, dont l'expérience et l'habileté dans la conduite des convois, inspiraient la plus grande confiance au commerce, n'avait point encore quitté la mer des Antilles. Son escadre était maintenant composée du *Magnanime*, de 74 canons, qu'il montait en personne, de *l'Arc-en-Ciel*, de 66, capitaine de Saurins, de *l'Alcide*, de 50, et de la frégate *le Zéphire*. Ces bâtiments étaient faibles d'équipage, *l'Arc-en-Ciel* et *l'Alcide* ne portaient que du canon de dix-huit; *le Magnanime* était mauvais voilier et, parmi beaucoup de défauts, avait celui de ne pas virer vent devant, pour peu que la mer fût agitée ou que le vent fût faible. Mais le principal mérite d'un bon chef c'est de savoir tirer tout le parti possible des moyens les plus médiocres mis à sa disposition; et Dubois de La Motte avait ce mérite à un rare degré. On le vit bien dans le nouvel engagement qu'il eut au mois d'avril 1747. Le 1er de ce mois, il était parti du Cap-Français, faisant route, avec un très-riche convoi, pour le Petit-Goave, et de là, pour France. Le lendemain soir, il eut connaissance, sur la pointe est de l'île de la Tortue, d'un bateau-corsaire et d'un navire à trois-mâts, qui, à sa vue, manœuvrèrent pour s'éloigner. Le calme qui dura toute la nuit les empêcha de s'approcher assez de terre pour se dérober à la poursuite des Français. Le 3 avril, on les revit à la même distance, et le vent s'étant levé, *l'Arc-en-Ciel* donna la chasse au trois-mâts, le joignit et l'amarina. C'était un navire hollandais, de quatre cents tonneaux, chargé de trois cent quarante-quatre nègres pour le Cap; il avait été pris, peu de jours auparavant, par le bateau-corsaire, et, au moment où on les avait aperçus voguant de conserve, on le conduisait du côté du môle Saint-Nicolas, où se trouvait une division de guerre anglaise de trois vaisseaux, dans le dessein de faire vider par le commodore de cette division la contestation qui s'était élevée, entre le capitaine corsaire et le capitaine hollandais, au sujet de la légalité de la prise du négrier, sous pavillon batave. Cependant, le bateau-corsaire, prenant sans doute à distance les trois vaisseaux français pour ceux de sa nation à la recherche desquels il était, s'était approché de très-près des

premiers pour les reconnaître. Quand il fut désabusé, il s'éloigna un peu, mais de manière à côtoyer au vent jusqu'à la fin du jour le convoi de Dubois de La Motte, espérant se dédommager par la prise de quelque navire marchand de la perte qu'il venait de faire. Comme il était excellent marcheur, on ne songea pas à le joindre, et il put aller rendre compte exact de l'état des forces des Français aux vaisseaux de guerre anglais, que l'on découvrit, au point du jour du 5 avril, à trois lieues sous le vent. Dès que Dubois de La Motte s'aperçut qu'ils couraient sur lui en tenant le plus près du vent, il fit signal à ses marchands de forcer de voiles, et à la frégate *le Zéphire* de couvrir ceux-ci pour les garantir des insultes des corsaires, et particulièrement du bateau qui les suivait encore comme à la piste. Ce dernier voyant alors qu'il perdrait sa peine à courir davantage, changea de manœuvre, arriva sur les trois vaisseaux de sa nation, les rangea les uns après les autres, et, quand il fut parvenu à celui qui était le plus en avant, il amena ses voiles, et, à l'aide de canots qui allaient d'un bord à l'autre, renforça de ses hommes les équipages des bâtimens de guerre anglais. Après quoi, s'étant joints et alignés, les vaisseaux ennemis, dont l'un était de 80 canons, le second de 70 et le dernier de 66, excités par les renseignements qu'ils venaient de recevoir du bateau-corsaire, cessèrent de marcher inégalement comme ils avaient fait jusqu'alors et forcèrent de voiles ensemble pour commencer l'attaque. Dubois de La Motte voulut leur épargner la moitié du chemin, et, dans ce but, vira à leur rencontre, *l'Alcide* en tête et *le Magnanime* au centre. Les ennemis étaient pareillement en ligne et sur un même ordre. A mesure qu'ils vinrent par le travers de *l'Alcide*, ils en reçurent les bordées; *le Magnanime* leur envoya aussi successivement les siennes, et *l'Arc-en-Ciel*, qui se trouvait un peu de l'arrière, rendit de son côté un feu très-vif. Chacun revira ensuite par la contre-marche, *le Magnanime* serrant toujours le plus qu'il pouvait les Anglais. Six fois cette manœuvre fut répétée; mais, dès la troisième, les trois vaisseaux français, mauvais voiliers, perdirent le vent, par la nécessité où ils furent chaque fois de virer lof pour lof, tandis que les Anglais viraient vent devant avec une facilité surprenante, quoique déjà dégréés de leurs voiles d'arrière. Toutefois, la perte du vent n'occasionna aucun désavantage aux Français, et si

l'*Alcide* eût manœuvré convenablement et n'eût tenu une conduite équivoque, le sort de la division anglaise n'aurait pas été douteux. Quoique *l'Arc-en-ciel*, qui d'ailleurs n'était pas de force suffisante, fit de son mieux, *le Magnanime* eut, en dernier lieu, seul à supporter tout l'effort des trois vaisseaux anglais, soit que ceux-ci fussent attirés par l'honneur de forcer un bâtiment commandant, soit qu'ils jugeassent indispensable d'éteindre son feu redoutable, pour réduire ensuite facilement les deux autres vaisseaux français. *Le Magnanime*, pris à la fois par la hanche et par l'épaule, avait eu cinquante hommes tués ou dangereusement blessés; la plupart de ses manœuvres, amures, écoutes, drisses, itaques, bras, haubans, étaient emportées; son grand mât de hune, coupé par le milieu de sa longueur, était près de tomber, sans qu'on pût amener le hunier au-dessous de l'endroit offensé; son perroquet de fougue était dans le même état, et son grand mât, atteint de deux boulets de canon, dont l'un l'avait pénétré à sept pouces de profondeur, menaçait lui-même d'une chute prochaine, quand Dubois de La Motte, courageusement et habilement aidé par de Sansai, son second, après avoir déjà désemparé de son grand hunier et atteint dans sa vergue de misaine le plus fort des vaisseaux ennemis, celui de 80 canons, dont les batteries basses portaient du trente-deux livres de balles, lui coupa un petit mât de hune et, de plus, le perça à l'eau. Les deux autres bâtiments anglais furent presque aussitôt après très-gravement endommagés, ce qui leur fit lâcher prise, ainsi qu'au premier, au moment où *le Magnanime* s'était vu le plus sérieusement menacé d'être serré au feu, de hanche et de travers, par ces trois vaisseaux à la fois, sans pouvoir espérer de secours de *l'Alcide* et de *l'Arc-en-ciel* qui l'un et l'autre venaient de tomber sous le vent. Enfin, *le Magnanime*, après avoir tiré environ douze cents coups de canon, depuis midi et demi que commença le combat jusqu'à cinq heures et demie qu'il cessa, mit ses adversaires dans la nécessité de retenir le vent et de quitter la partie, qu'ils avaient entamée les premiers. Une compromettante ardeur de renommée aurait pu le pousser à poursuivre son succès et à essayer de prendre le principal et le plus désemparé des vaisseaux ennemis; mais, plus préoccupé de son convoi, dont il venait d'assurer le salut, que du retentisse-

ment de son nom, ce marin aussi utile et modeste qu'habile et dévoué, reprit sa route et rejoignit sa flotte, mais à petites voiles, pour indiquer aux Anglais que s'ils voulaient encore en essayer, ils trouveraient de nouveau à qui parler. A son retour en France, au mois de mai 1747, Dubois de La Motte ne se comporta pas moins habilement. Neuf vaisseaux parurent dans le dessein d'intercepter son convoi, qui était alors de cent soixante-trois navires : ils ne remportèrent d'autre avantage que de le disperser, le commandant français ayant évité de faire aucun signal de nuit, pour ne pas donner connaissance de sa marche. Les Anglais ne laissèrent pas de poursuivre les Français, mais il leur en coûta un de leurs vaisseaux, *le Maidstone*, de 50 canons, commandé par lord Keppel, qui périt sur des rochers à l'entrée de la Loire. Le commerce français, celui de Nantes particulièrement, adressa ses remercîments à Dubois de La Motte qui était de retour à Brest au mois de juin 1747 (9).

Quelques mois auparavant, le capitaine de marine de la Compagnie des Indes Grou de Saint-Georges, natif de Saint-Malo, de la même famille que ce Grou du Clos-Neuf qui commandait un des deux navires malouins de l'expédition aux Indes-Orientales, entreprise de l'an 1601 à l'an 1604, de laquelle Pyrard de Laval, et Martin, de Vitré, ont conservé des relations (10), avait été chargé du commandement en chef de trois vaisseaux de guerre, *l'Invincible*, de 74 canons, *le Lys*, de 64, et *le Jason*, de 50, que le gouvernement accordait à la Compagnie pour escorter ses navires et soutenir ses établissements dans l'Inde. Grou de Saint-Georges n'en était pas à faire ses preuves : huit voyages heureux aux Indes ou à la Chine, et l'intelligence avec laquelle en 1744, au moment de la déclaration de guerre, il avait contribué à amener de Louisbourg un convoi de bâtiments du commerce, promettaient de sa part autant de conduite que de courage. Il lui fut donné par le roi une commission de capitaine de vaisseau pour la campagne qu'il allait entreprendre. A peine sorti de la rade de Groix, le 27 mars 1747, il fit rencontre de cinq bâtiments de guerre anglais qui croisaient entre Penmarc'h et l'île de Sein ; mais, par d'habiles manœuvres, il vint à bout de les déconcerter et, dans la crainte qu'il leur inspira, de leur faire prendre à toutes voiles la route d'Angleterre. Il n'eut pas raison de même d'une tempête

affreuse qui l'assaillit, du 29 au 31 mars, et qui submergea corps et biens, moins dix-huit personnes, la frégate *la Légère*, de 20 canons et cent-vingt hommes d'équipage. Tous ses navires furent dispersés et, pendant plusieurs jours, il les chercha à travers un brouillard épais qui ne permettait de rien distinguer à une lieue de distance. Au milieu de cette obscurité, un grand bruit de canon sous le vent l'avertit qu'un de ses bâtiments était aux prises avec l'ennemi. Il cingla de ce côté et reconnut *l'Auguste*, navire de la Compagnie, chargé d'une cargaison de près de deux millions, qui, malgré tous les efforts de son capitaine et de son équipage, semblait sur le point de tomber au pouvoir d'une frégate anglaise. Heureusement que l'apparition soudaine de *l'Invincible*, que montait Saint-Georges, changea la situation des choses, et que la frégate anglaise se vit réduite à son tour à prendre chasse. Pendant ce temps, *l'Auguste*, qui avait reçu quatre coups de canon à sa ligne de flottaison, alla s'échouer, sous l'escorte d'un vaisseau, dans la rivière de Nantes. Saint-Georges, n'ayant pu rallier ses navires qui pour la plupart étaient rentrés dans les ports de France, et dont quelques-uns erraient encore à l'aventure dans les parages de Belle-Isle, de l'île d'Yeu et de la côte de Poitou, dut renoncer pour le moment à son expédition ; il tint encore quelques jours la mer pour découvrir les bâtiments égarés ou dégréés ; il en rencontra un, *le Petit-Chasseur*, qui flottait au gré des vagues, dénué complétement de son équipage qui, après avoir eu à souffrir d'un abordage du *Prince*, autre navire du convoi, s'était réfugié tout entier sur ce second bâtiment. L'équipage du *Petit-Chasseur* avait eu plus de peur que de mal ; car on put réparer le navire promptement et le mettre en état de reprendre la mer. Saint-Georges gagna ensuite la rade de l'île d'Aix, où il trouva *le Jason* et plusieurs autres de ses bâtiments.

Dans ce temps-là même, le marquis de La Jonquière, chef d'escadre, qui venait d'être nommé gouverneur de la Nouvelle-France à la place du marquis de Beauharnais, se disposait à faire voile de cette rade pour son gouvernement avec deux vaisseaux de troisième rang et trois frégates. Il avait mission, durant son trajet, de recueillir les débris qu'il rencontrerait de l'expédition du duc d'Anville et d'escorter au Canada un convoi de vingt-quatre navires marchands. La Jonquière proposa à Saint-Georges, qui

y souscrivit avec ardeur, de l'attendre quelques jours et de faire voile avec lui jusqu'au cap Finisterra. Ce fut un triste service qu'il en reçut, non par le fait de Saint-Georges lui-même, qui était un brave et habile marin, mais par celui des autres officiers, ses collègues de la Compagnie des Indes, qui se comportèrent, soit lâcheté, soit inexpérience du combat, de la manière la plus funeste. Il est présumable que, réduit à ses seules forces, La Jonquière aurait moins osé et serait parvenu plus aisément à éviter une action.

Après avoir appareillé plusieurs fois et s'être vu incessamment ramené, par d'affreuses bourrasques, à son mouillage, ce général, dont le courage était à toute épreuve, mais qui aurait eu besoin d'être secondé par autant de bons capitaines qu'il avait de bâtiments de guerre sous ses ordres, partit définitivement de la rade de l'île d'Aix, le 10 mai 1747. Comme on savait que les amiraux Anson et Warren tenaient la mer avec des forces relativement considérables, on avait arrêté plusieurs navires hollandais qui avaient voulu appareiller avec l'escadre et le convoi français, de peur que l'ennemi ne fût averti par eux. La précaution était vaine : car déjà les Anglais étaient à demi renseignés par une de leurs frégates, qu'ils avaient dépêchée par le Pertuis Breton et qui était sortie par le Pertuis d'Antioche, deux des avenues de La Rochelle et des rades où La Jonquière et Saint-Georges avaient armé. Le malheur voulut en outre que l'escadre française, après avoir navigué le long de la côte d'Espagne, depuis Santander, avec l'intention de reconnaître le cap d'Ortégal, se vit contrainte, par les vents qui passèrent au nord, de prendre un peu plus du large pour s'éloigner de cette côte et être toujours en situation de profiter de ces vents, soit qu'ils vinssent à se ranger plus de l'avant, soit qu'ils augmentassent. Ce changement de route, quelque léger qu'il fût, devait être fatal. L'escadre et le convoi croyaient néanmoins toucher au moment où ils n'auraient plus rien à redouter des ennemis, jusqu'aux atterrages du golfe de Saint-Laurent ; vingt-quatre heures encore en effet sans rencontre, et ils étaient sauvés ; on ne parlait plus que de profiter du temps ; on faisait valoir en conséquence la route nord-quart-nord-ouest et ouest-nord-ouest, afin de s'entretenir à douze ou quinze lieues environ de la côte d'Espagne, persuadé que l'on était d'ailleurs,

en faisant cette manœuvre, que les Anglais ne viendraient pas chercher d'ennemis si près de cette côte, quand le 13 mai, à cinq heures du matin, les frégates *la Gloire* et *l'Émeraude*, commandées par les lieutenants de vaisseau de Saliez et La Jonquière-Taffanel, neveu du chef d'escadre La Jonquière, aperçurent devant elles deux bâtiments de guerre, qu'elles chassèrent jusqu'à ce qu'elles les supposèrent assez éloignés pour ne pas pouvoir reconnaître l'escadre et le convoi. Les Français continuèrent leur route à l'ouest-quart-nord-ouest et ouest nord, jusqu'à six heures du matin du 14, que *l'Émeraude*, qui allait en éclaireur, signala, non plus deux, mais un grand nombre de voiles. Comme elle avait ordre, dans le cas où elle rencontrerait des forces supérieures à celles des Français, de faire une route absolument opposée à l'escadre et au convoi pour dépister l'ennemi, elle alla se montrer d'assez près aux bâtimens qu'elle venait de découvrir; mais l'ennemi ne donna point dans cette ruse, assuré par les avis de ses deux navires chassés la veille, qu'il avait non loin de lui une riche proie à enlever. Il continua donc sa route, et, dès sept heures du matin, La Jonquière put compter huit à dix vaisseaux anglais qui lui restaient du nord-est à l'est-nord-est, et, en moins d'une heure, augmentèrent jusqu'au nombre de dix-sept. A ce moment, les Français se trouvaient à l'est-sud-est environ quatorze lieues du cap d'Ortégal. Les pilotes envoyés à la découverte à la tête des mâts ayant rapporté que parmi les voiles anglaises, il y en avait de fort petites et de fort blanches, et la brume d'ailleurs ainsi que la distance ne permettant pas encore de reconnaître parfaitement l'espèce des bâtiments ennemis, on se flatta quelque temps que ce pouvait bien être une flotte marchande avec son escorte. La Jonquière toutefois n'avait pas laissé de faire signal à tous les navires de son convoi de forcer de voiles en passant à sa poupe; mais ils furent si lents à l'exécution qu'il lui fallut mettre en panne pour les attendre; et, encore, comme leurs capitaines indisciplinés ne tenaient aucun compte de ses signaux réitérés, tandis que plusieurs étaient au vent à lui, d'autres en plus grand nombre lui restaient de l'arrière sans faire la moindre manœuvre pour avancer. Désespéré de leur inertie, La Jonquière comprit dès lors qu'il ne les sauverait qu'en se sacrifiant pour eux, et se décida à une manœuvre hardie qui pour-

rait imposer aux ennemis et les obliger à n'attaquer que bien en ligne et en bon ordre.

En conséquence, à dix heures du matin, il donna l'ordre de bataille, lequel devait dans le principe se composer de douze bâtiments, Saint-Georges ayant jugé à propos de mettre en ligne quelques-uns de ceux de la Compagnie qui avaient l'apparence de vaisseaux de 50 canons. *Le Diamant*, vaisseau de l'État, de 52 canons et quatre cents hommes, compris les passagers, capitaine Hocquart de la marine royale, faisait l'avant-garde : il devait être suivi par *le Philibert*, bâtiment de la Compagnie, de 30 canons et cent cinquante hommes, capitaine Larr ; *le Vigilant*, bâtiment de la Compagnie, de 20 canons et quatre-vingt-dix hommes, capitaine Vauneulon ; *la Chimène*, autre bâtiment de la Compagnie, de 36 canons et cent trente hommes ; *le Rubis*, bâtiment de l'État, de 26 canons et trois cents hommes, compris les passagers, capitaine Macarty ; *le Jason*, de 50 canons et deux cent cinquante hommes, vaisseau de l'État armé par la Compagnie à qui on l'avait confié, capitaine Beccart ; *le Sérieux*, de 64 canons, quatre cent quatre-vingt-dix hommes, toujours les passagers compris, vaisseau commandant que montait La Jonquière ayant d'Aubigny pour capitaine de pavillon ; *l'Invincible*, de 74 canons et six cent cinquante hommes, vaisseau de l'État armé pour le compte de la Compagnie, capitaine Grou de Saint-Georges ; *l'Apollon*, de 30 canons et cent cinquante hommes, capitaine Noël ; *la Thétis*, de 22 canons et quatre-vingt-dix hommes, capitaine Masson ; *la Modeste*, de 18 canons et quatre-vingts hommes, capitaine Thiercelin, ces trois derniers appartenant à la Compagnie, et enfin l'ordre de bataille devait se terminer à l'arrière-garde par *la Gloire*, de 40 canons et trois cent trente hommes compris les passagers, capitaine de Saliez.

La Jonquière renouvela aux navires du convoi le signal de forcer de voiles et de passer sous le vent à lui ; mais ils étaient toujours endormis dans une trompeuse sécurité, et, en ce moment, la frégate *l'Émeraude* étant venue se rallier au pavillon du commandant, ordre lui fut incontinent donné d'aller, avec *la Chimène*, pour les obliger à cingler et à suivre la route où elle les dirigerait, pendant qu'un combat, devenu inévitable, s'engagerait entre l'escorte française et la flotte anglaise. *L'Émeraude*

n'eut pas de peine bientôt à se faire obéir, car les mêmes navires, à l'aspect des forces redoutables des ennemis qui jusqu'ici leur avaient été dérobées par la brume, n'eurent pas assez pour fuir de toutes les ailes de la peur. Leur panique se communiqua à plusieurs des bâtiments de la Compagnie que l'on destinait à entrer en ligne; *le Vigilant* et *la Modeste* furent les premiers à prendre la débandade et à vouloir suivre le convoi; mais leur lourdeur, défaut naturel à tous les bâtiments mixtes de la Compagnie, trahirait leur lâcheté et ne leur permettrait pas d'éviter d'être pris. Quand *l'Émeraude*, avec le convoi, fut à environ une lieue et demie à l'opposé des Anglais, La Jonquière fit servir pour rétablir l'ordre de sa ligne; ce ne fut pas sans une peine extrême, car tous ses bâtiments à peu près, par leur surcharge commerciale, marchaient très-mal et faussaient toutes ses intentions de manœuvres.

A une heure de l'après-midi, on fut en situation de juger de toute l'importance des forces ennemies. C'était la flotte du vice-amiral Anson, ayant en sous-ordre le contre-amiral Waren. Elle se composait des vaisseaux *le Prince-Georges*, de 90 canons et sept cent soixante-dix hommes d'équipage, monté par Anson; *le Devonshire*, de 66 canons et cinq cent cinquante hommes, monté par Waren; *le Namur*, de 74 canons et six cent cinquante hommes, capitaine Boscawen; *le Monmouth*, de 64 canons et quatre cent quatre-vingts hommes, capitaine Harisson; *le Yarmouth* et *le Prince-Frédéric*, tous deux de même force que le précédent, capitaines Bret et Norris; *la Princesse-Louise*, *la Défiance*, *le Pembrock*, *le Windsor*, *le Nottingham*, de chacun 60 canons et quatre cent vingt hommes d'équipage, capitaines Wilson, Grenville, Fincker, Stanway et Saumarez; *le Centurion*, de 56 canons et trois cent soixante-dix hommes, capitaine Denis; *le Bristol* et *le Falkland*, de chacun 50 canons et trois cent soixante-dix hommes, capitaines Montaigu et Baradel. A ces quatorze vaisseaux de ligne, auxquels La Jonquière n'en avait sérieusement à opposer que quatre, *le Sérieux*, *le Diamant*, *l'Invincible* et *le Jason*, dont deux equipés à la façon de la Compagnie des Indes, les Anglais avaient joint la frégate *l'Embuscade*, de 40 canons et deux cent cinquante hommes, et deux autres bâtiments inférieurs. Enfin, les ennemis n'avaient l'embarras ni la préoccupation d'au-

eun convoi à diriger ; ils étaient tout entiers au soin de l'attaque.

Il paraît pourtant qu'Anson hésita un moment devant la contenance de La Jonquière et le crut quelque temps de beaucoup plus en force qu'il n'était. Le chef d'escadre français ne perdait pas en conséquence tout espoir ; il faisait faire plus de voiles qu'auparavant, tant pour éluder l'ennemi que pour lui disputer l'avantage du vent, avantage qu'il se croyait sur le point d'obtenir et duquel il aurait pu tirer un grand parti, puisque la flotte anglaise se trouvait sur la même parallèle que lui, et ne marchant guère mieux : le convoi étant à l'abri, on aurait pu prendre chasse au moins jusqu'à la nuit, ce qui aurait probablement changé l'issue de cette rencontre. Mais Waren fit voir clair à Anson dans le stratagème des navires de la Compagnie mis en ligne par les Français ; il lui déclara qu'en tout cas, s'il différait plus longtemps l'attaque, il prendrait sur lui de la commencer seul avec sa division. Ce qui surtout ne permit plus à Anson de balancer, ce fut le nouveau vide qui se fit dans la ligne factice des Français par la désertion avant combat de *l'Apollon* et de *la Thétis*, capitaines Noël et Masson. Alors il reconnut qu'il n'avait affaire qu'à des forces chimériques, dont la manœuvre n'avait plus en effet d'autre but que de gagner du temps pour échapper à la faveur de la nuit, et il donna le signal à ses vaisseaux d'engager l'action sans garder aucun ordre. Elle commença à trois heures de l'après-midi, les Français n'ayant plus que huit bâtiments en ligne qui se défendaient les uns en retraite, les autres par le travers, quand ils étaient à portée de tirer.

En vain La Jonquière avait-il crié à Saint-Georges, commandant *l'Invincible*, de mettre la flamme de *l'Apollon* et de *la Thétis*, pour rappeler ces deux bâtiments à leur poste. Ils préférèrent à la gloire de courir les hasards du combat l'avantage de vivre sans honneur, dit l'un des officiers du *Sérieux*, La Galernerie, dans sa relation, d'après laquelle on écrit ce récit ainsi que d'après celle de La Jonquière lui-même. Comme ils étaient arrivés tout court en ouvrant leurs voiles sur bâbord, tandis qu'un vaisseau anglais de 60 canons se trouvait déjà presque à portée de les couper et de les prendre, ce chef d'escadre, avec *le Sérieux* que suivit *l'Intrépide*, essaya de les dégager et y réussit un moment ; mais ils coururent alors une bien autre crainte en prenant chasse

du côté du convoi, sur lequel ils auraient inévitablement conduit l'ennemi, si leur marche pesante, jointe à leur insigne lâcheté, ne les avait presque aussitôt livrés à deux des bâtiments anglais, sans qu'une seule goutte de sang eût taché leurs ponts. La Jonquière fit alors signal à *la Gloire*, qui jusqu'à ce moment avait laissé vide le poste de *la Thétis* et de *l'Apollon*, dans l'espoir qu'ils viendraient le reprendre, de serrer la ligne en se rapprochant de *l'Invincible*. *Le Diamant* qui, de son côté, avait été abandonné par *le Vigilant* et *le Philibert*, capitaines Vaumeslon et Larr, se trouva très-éloigné et, malgré sa bonne volonté, ne put venir reprendre son poste. Il n'en avait pas moins été le premier, mais de vaisseau à vaisseau seulement, en butte aux coups de l'ennemi.

L'Invincible avait été presque aussitôt après attaqué par plusieurs vaisseaux, et le feu s'était promptement étendu au *Sérieux* et à *la Gloire*. *Le Jason*, avec son capitaine Beccart, ne fit aucun effort pour les soutenir. Il n'en fut pas de même du *Rubis*, capitaine Macarty, qui se comporta bravement, quoique armé en flûte. *Le Sérieux*, en butte aux coups de trois vaisseaux à la fois, dont étaient *le Devonshire* et *le Namur*, montés par Waren et Boscawen, lesquels le combattaient par l'arrière, par les hanches, avec leur canon de chasse, et quelquefois avec leurs bordées en l'entraversant d'un bord et de l'autre, ce qui l'obligeait de donner des élans tantôt d'un bord, tantôt de l'autre, pour leur riposter à chacun par la diversité du feu de son canon et de sa mousqueterie, *le Sérieux* néanmoins fit une belle contenance qui un moment déconcerta l'ennemi, dont il abattit un des grands mâts de hune. Il n'avait encore perdu personne, quand il se trouva enveloppé par cinq vaisseaux à la fois, dont chacun était plus fort que lui, deux en avant, deux par les hanches et un à poupe; il en essuya le feu pendant trois heures, toujours avec le même courage, mais non pas toujours avec la même fortune. Sur les six heures et demie, *le Sérieux* ayant donné un élan sur bâbord, La Jonquière lâcha sa volée sur le contre-amiral anglais *le Devonshire*, avec lequel il se battait bord à bord au canon et à la mousqueterie, et qui, avec sa mitraille, mettait sa voilure en lambeaux, hachait incessamment toutes ses manœuvres courantes et dormantes. Déjà le vaisseau-pavillon français avait vu son grand mât percé de part en part en trois en-

droits, son beaupré de même, son mât de misaine et son mât d'artimon en deux endroits chacun, son grand mât de hune coupé, sa grande vergue rompue ; déjà il avait reçu une multitude de coups de canon dans sa muraille, dont plusieurs à fleur d'eau, quand ce dernier coup submergea presque toute sa batterie d'en bas sous le vent, au point qu'il devint impossible de retirer les canons en dedans et de fermer les mantelets des sabords : la mer était très-grosse, la batterie du *Sérieux* naturellement très-basse : elle gagna le fond de cale par les écoutilles. Le brave commandant en chef crut ne pouvoir remédier à ce surcroît d'infortune, qu'en essayant d'aborder le contre-amiral anglais par le bossoir du *Sérieux* à bâbord et à demi-portée de pistolet ; en même temps il ordonna de se préparer au combat à l'arme blanche. Mais, sur les entrefaites, les maîtres charpentiers et calfats vinrent lui annoncer que le vaisseau avait trois coups de canon à l'eau par le même bord où la batterie était engagée, et qu'il coulait bas. Cependant que, sans désespérer encore complétement, La Jonquière faisait mettre la barre à arriver, en brassayant les voiles de devant pour abattre et mettre l'amure à tribord, espérant ainsi redresser le vaisseau et retirer les canons en dedans, il envoyait deux officiers de confiance, le capitaine d'Aubigny et le major Odon, vérifier l'exactitude du rapport désastreux que des subalternes venaient de lui faire. Ils le confirmèrent en tous points, ainsi que le fit aussi l'officier de Brada qui commandait la batterie submergée. L'entrepont était plein d'eau et on en avait sondé jusqu'à cinq pieds et demi dans la cale. De plus, le découragement était extrême dans l'équipage qui, après s'être si vaillamment battu pendant plusieurs heures, au milieu de morts et de mourants qui jonchaient le pont, ne paraissait plus vouloir s'occuper désormais que d'échapper à un entier naufrage. Parmi les morts, on comptait sur *le Sérieux* le capitaine en second Chaideau de La Clochetterie que l'enseigne de Terrasson avait remplacé sur le gaillard d'avant, et le lieutenant de troupes coloniales de Belmont ; parmi les blessés le capitaine en premier d'Aubigny, le major de la marine Odon, les officiers de vaisseau de La Galernerie, de Malveaud, le capitaine d'artillerie de Sainte-Marie, le capitaine de troupes coloniales d'Albousi et le capitaine des Suisses de Chener. Le vaisseau était

si fort à la bande par suite de la quantité d'eau qui s'y était introduite, que La Jonquière dut renoncer à l'espoir qu'il avait un moment conçu de le faire arriver. Dans cette extrémité, pour ne pas compromettre inutilement la vie de son malheureux équipage, dont plus d'un tiers avait été tué ou blessé, il amena pavillon. Mais, chose monstrueuse, si elle n'était pas le fait d'une méprise, après que le pavillon du *Sérieux* eut été amené, pendant que La Jonquière, ses officiers, son équipage ne s'occupaient plus que de prévenir la submersion de ce bâtiment jusqu'à ce qu'on fût venu l'amariner, le vaisseau du contre-amiral Waren et deux autres vaisseaux anglais continuèrent à tirer dessus comme au blanc; et ce fut alors seulement, comme l'attestent et son propre rapport et celui de l'officier de La Galernerie, que le chef d'escadre La Jonquière eut le cou traversé de part en part d'un coup de mousquet. Il n'en continua pas moins à présider au salut de son équipage. Huit canons de la deuxième batterie de tribord ayant été jetés à la mer, *le Sérieux* se redressa un instant, mais ce ne fut que pour mieux se recoucher; car, ayant un poids considérable de moins d'un côté et n'ayant plus d'appui, il tomba tout d'un coup sur bâbord. Toutefois, ce que l'on avait considéré d'abord comme un dernier malheur, fit le salut de l'équipage qui profita de ce moment pour retirer les canons, fermer les sabords et jeter à bâbord la même quantité de pièces qu'à tribord; on boucha ensuite les coups de canon que l'on avait à l'eau, et le jeu des pompes fit le reste.

La frégate *la Gloire*, qui depuis quatre heures luttait contre deux et parfois même contre trois vaisseaux, avait changé de chef, l'intrépide Saliez ayant eu la tête emportée d'un boulet de canon. L'officier de Marmières, qui le remplaçait, n'amena pavillon que quand il vit ses mâts de hune abattus, toutes ses manœuvres coupées, les deux tiers de son équipage tués ou mis hors de combat, que quand enfin *la Gloire*, ayant cinq pieds d'eau dans sa cale, menaçait aussi de sombrer. *Le Jason*, capitaine Beccart, de la Compagnie, était tombé dès auparavant au pouvoir des Anglais; il fut assez heureux, suivant l'ironique observation de La Galernerie, moins indulgent à son égard que La Jonquière, « il fut assez heureux pour se rendre aux ennemis comme il était sorti du port, c'est-à-dire sans un fil de coupe. »

quatre autres bâtiments de la Compagnie « eurent un bonheur égal à celui du *Jason*, » dit le même officier. La petite frégate de 26 canons *le Rubis*, capitaine Macarty, officier qui mérita en ce jour les éloges du commandant en chef pour sa fermeté, la petite frégate *le Rubis*, aux prises avec deux vaisseaux, et ayant quarante hommes tués et trente blessés, n'amena pavillon que quand elle vit son mât de misaine près de tomber et son entrepont tout noyé.

L'Invincible, où la conduite de Grou de Saint-Georges faisait honneur aux autres capitaines de la Compagnie des Indes qui servaient dans la petite escadre française, *l'Invincible* parut longtemps devoir mériter son nom. Combattu par trois vaisseaux anglais à la fois, au nombre desquels était celui de 90 canons de l'amiral Anson, il se soutenait avec autant d'habileté que de courage, par ses manœuvres et son feu, quand la détresse du *Sérieux*, vaisseau moins fort que lui de dix canons, lui avait fait un moment abandonner le soin de son propre salut pour aller au secours du commandant en chef; mais ses trois adversaires l'ayant impitoyablement accompagné dans son mouvement, avec un feu terrible qui rejaillissait encore sur le bâtiment en péril, La Jonquière avait ordonné à un de ses officiers de passer dans la galerie du *Sérieux* et de crier à Saint-Georges de s'éloigner au plus vite de lui. *L'Invincible*, après la prise du *Sérieux*, fut pour ainsi dire seul en butte aux efforts de presque tous les vaisseaux anglais. Il perdit son grand mât, toutes ses manœuvres; tous ses agrès n'offrirent bientôt plus qu'un désastreux tableau; son équipage était considérablement réduit par les boulets, la mitraille et la mousqueterie des ennemis. Sa muraille, comme celle du *Sérieux*, venait d'être percée à l'eau qui s'engouffra jusqu'à six pieds de hauteur dans la cale; ce fut alors seulement que *l'Invincible* se rendit un quart d'heure après *le Sérieux*.

Restait un seul des bâtiments français, *le Diamant*, auquel son capitaine Hocquart, par une très intelligente manœuvre, avait fait prendre chasse, non dans l'idée de se sauver, mais au contraire dans l'intention d'attirer sur lui ceux des vaisseaux anglais qui avaient été détachés pour chasser le convoi français. Cette manœuvre réussit : car, de cinq bâtiments ennemis qu'Anson avait envoyés à la poursuite des navires marchands, trois s'arrêtèrent à

combattre *le Diamant*, et ne le réduisirent qu'à neuf heures du soir, complétement rasé, sa première batterie absolument noyée, et en tel état que les Anglais, après l'avoir amariné et mis à la remorque, l'abandonnèrent à deux fois différentes, désespérant de pouvoir l'amener jusque dans leurs ports. *Le Sérieux*, *l'Invincible* et *la Gloire* ne furent pas sans leur donner de semblables inquiétudes (11).

Dans cette action où trois vaisseaux de guerre inférieurs et deux frégates, car on ne peut pas compter ceux qui ne prirent aucune part au combat, avaient tenu six heures contre toute une flotte de guerre, l'ennemi avait eu plusieurs de ses bâtiments démâtés de leurs mâts de hune; sept d'entre eux furent obligés de rentrer au port pour se faire radouber et regréer. La France faisait sans doute une grande perte en bâtiments de guerre, dans l'état de sa marine; mais il n'y avait pas lieu pour les Anglais d'étaler à ce sujet tout l'orgueil qu'on leur vit. Si des douze bâtiments que La Jonquière et Saint-Georges avaient essayé de faire entrer en ligne un moment avant le combat, onze étaient devenus leur proie, la totalité du convoi échappa, sous la conduite de *l'Émeraude* et de *la Chimène*, qui le menèrent jusqu'à sa destination, moins *l'Alexandre*, qui avait fait une route différente avec *la Modeste* et *le Vigilant*. Ce ne fut pas là le seul résultat de la belle défense de La Jonquière : car c'était dans ce temps-là même que Dubois de La Motte rentrait dans les ports de France avec son dernier convoi de cent soixante-trois voiles, et, sans qu'il pût s'en douter, le combat naval du 14 mai 1747 avait opéré une puissante diversion en sa faveur. Les Anglais eurent pourtant encore assez des bâtiments qu'ils avaient capturés, pour charger vingt chariots de l'or et de l'argent en lingots qu'ils y avaient trouvés et qu'ils conduisirent à la Bourse de Londres. La Jonquière et Grou de Saint-Georges furent l'objet d'une attention particulière en Angleterre, où l'ennemi crut, avec raison, relever sa victoire, en les traitant avec les égards que leur courage méritait. La Jonquière ne put aller prendre possession de son gouvernement du Canada qu'après la paix; mais, en attendant, il y fut bien remplacé par le capitaine de vaisseau La Galissonière, commandant militaire de ce pays.

La France était alors dans l'absolue nécessité de faire passer de fréquents convois à ses colonies et de faire accompagner partout son commerce [illegible] par des [illegible], dont le nombre [illegible]

nuait chaque jour. L'Angleterre dans le même temps avait quatre escadres, ou pour mieux dire quatre flottes de guerre à la mer, sans compter ses divisions navales répandues au loin. C'était dans de telles circonstances que La Jonquière était parti des rades de Rochefort et La Rochelle ; ce fut dans des circonstances identiques, que Des Herbiers de L'Étenduère, aussi chef d'escadre, déboucha également des Pertuis rochelais, avec huit vaisseaux et deux frégates, convoyant deux cent cinquante-deux navires marchands, en destination pour les îles de l'Amérique.

Le commandant en chef avait ainsi fixé son ordre de marche :

La frégate *le Castor*, capitaine d'Ossonville, précédait un peu pour éclairer la marche. Venaient ensuite formant une ligne devant le convoi : *le Tonnant*, de 80 canons, monté par L'Étenduère; *l'Intrépide*, de 74, capitaine de Vaudreuil; *le Trident*, de 64, capitaine d'Amblimont ; *le Terrible*, de 74, capitaine du Guay ; *le Monarque*, de 74, capitaine de La Bedoyère, sous les ordres duquel servait en qualité d'enseigne, le jeune Suffren de Saint Tropez, alors dans sa vingt-unième année, dont la carrière active avait commencé comme garde marine, en 1744, à la bataille de Toulon, et s'était continuée depuis sur l'escadre du comte de Roquefeuil, à la prise du vaisseau *le Northumberland*, sur l'escadre de Macnemara, et sur celle du duc d'Anville : *le Severn*, du 56 canons, capitaine du Rouret ; *le Fougueux*, de 64, capitaine de Vignault, et *le Neptune*, de 74, capitaine de Fromentières. Derrière cette ligne de huit vaisseaux, venaient deux cent quarante-quatre navires du commerce, lesquels ne devaient jamais passer de l'avant, ni rester en arrière; ce qui faisait que chaque ligne ne pouvait avoir moins de deux ou trois lieues de long. La frégate *le Content* et sept des meilleurs bâtiments marchands formaient une autre ligne en arrière. Cet ordre de marche, duquel l'ordre de bataille ne devait différer qu'en ce que *le Tonnant* prendrait place au centre entre *le Terrible* et *le Monarque*, et qu'en cas de rencontre des ennemis, les vaisseaux de guerre en ligne avaient ordre de toujours couvrir le convoi et de se serrer à la longueur de deux tiers de câbles les uns des autres, cet ordre de marche ne fut pas exempt de quelques critiques. Il y en eut qui trouvèrent qu'un ordre de marche n'ayant que huit vaisseaux en première ligne était d'une trop grande étendue, ces vaisseaux se trouvant

espacés sur deux à trois lieues de front, par conséquent difficiles à rassembler pour un combat; on aurait pu, disaient-ils, resserrer cette ligne en choisissant les meilleurs voiliers d'entre les bâtiments marchands pour tenir l'avant des files, les faire ranger au moins par dix de hauteur, ce qui aurait produit deux bons effets : le premier de resserrer beaucoup la ligne et de cingler plus vite, le second d'empêcher qu'il ne pût se répandre de faux ordres pendant la nuit. Tous les navires marchands se trouvant pour ainsi être par brigades, et celle de droite et de gauche fermant la ligne, auraient interdit aux autres bâtiments de s'en écarter et de la dépasser. Enfin, dans la même opinion, pour un gros convoi tel que celui dont il est question, il aurait fallu avoir à la découverte quatre frégates légères, une à l'avant, une à l'arrière, et les deux autres sur les flancs, afin d'être averti assez à temps pour prendre les dispositions nécessaires, et donner au convoi plus de loisir de s'échapper.

Par les divers avis reçus de La Rochelle, on savait qu'une flotte anglaise, aux ordres de l'amiral Hawke, croisait à trente ou quarante lieues des caps de Finisterra et d'Ortégal. L'Étenduère dirigea sa route pour passer au nord de Rochebonne et le plus loin qu'il lui serait possible des passages occupés par l'ennemi. Il eut le vent très-favorable pour ce projet, qui lui aurait réussi s'il n'avait pas été aperçu, le 21 octobre, par deux vaisseaux, lesquels, après l'avoir reconnu, manœuvrèrent de manière à laisser voir qu'ils avaient été envoyés à la découverte. Les Français se trouvant avoir dépassé, il était présumable que la flotte anglaise arriverait à leur arrière-garde. Dès lors, selon les mêmes critiques dont on a parlé, l'ordre de bataille devait être changé; il fallait faire passer le gros du convoi et l'arrière-garde à l'avant. L'ennemi paraissant, il n'y aurait eu ni confusion ni embarras pour se préparer à le recevoir, et le convoi aurait gagné beaucoup de temps pour se sauver.

La route la plus droite que l'on aurait dû faire était celle de l'ouest, mais, dans le dessein de tromper les ennemis, on fit celle du nord-ouest. Chaque nuit quelques capitaines marchands, gens qui auraient mérité un châtiment exemplaire s'ils eussent été connus, répandaient de faux ordres au milieu du convoi, comme venant du commandant, tels que de dire aux navires les plus

près de l'arrière de mettre en panne, ou de changer de route, de sorte qu'on était fort surpris le matin de voir des bâtiments fort éloignés de l'arrière ou écartés de la route : ce qui obligeait l'escorte et le gros du convoi à les attendre et faisait perdre un temps précieux. Cela occasionna même une méprise des plus graves. Soixante-dix navires français environ, ayant eu égard à un de ces faux ordres et gouverné à l'ouest-quart-sud-ouest, l'escorte et le gros du convoi qui gouvernaient alors entre l'ouest-quart-nord-ouest et l'ouest-nord-ouest, les prirent, à la pointe du jour du 25 octobre, pour une flotte marchande d'Angleterre. Croyant pouvoir attaquer cette flotte avec avantage, L'Étenduère fit le signal de chasser et de se préparer au combat ; mais il ne tarda pas à être détrompé ; les navires écartés manœuvrèrent pour se rallier, tandis que l'on mettait en panne pour les attendre. Cette première méprise en entraîna une autre plus funeste. Presque dans le même moment, on découvrit, du haut des mâts, dix-neuf bâtiments qu'au rebours de ce qui avait eu lieu tout à l'heure on crut être d'autres traînards du convoi qui n'auraient pas mis de voiles pendant la nuit, ou à qui on aurait fait aussi passer quelques faux ordres de suspendre leur marche. L'Étenduère en conséquence ordonna encore de mettre en panne pour les attendre.

Cependant ces dix-neuf bâtiments approchaient. La désillusion fut terrible : à leur grosseur, à leurs manœuvres et, peu après, à leurs pavillons, on les reconnut pour vaisseaux de guerre anglais. Le sort en était jeté. L'Étenduère fit, d'une part, signal à son convoi de passer sous le vent et de forcer de voiles, et à la frégate *le Castor* de suivre, d'autre part à son escadre de se mettre en ordre de bataille et de se préparer à l'action. Le convoi prit chasse en courant vers l'ouest-nord-ouest, et l'escadre gouverna au sud-ouest, pour attirer les ennemis sur elle et donner le temps aux marchands de se sauver.

C'était encore un grand sacrifice qui allait s'accomplir ; tout le présageait complet : car les vaisseaux français, dans l'immense étendue de leur ligne, que les navires du convoi traversaient maintenant en foule pour passer sous le vent, ne pouvaient bien se réunir pour former un bon ordre de bataille et se secourir mutuellement, avant que les Anglais se fussent tout à fait approchés.

Néanmoins, L'Etenduère fit signal aux vaisseaux de l'arrière de serrer la file, et à ceux de l'avant de faire moins de voiles, afin que les intervalles diminuant de plus en plus dans la ligne, le feu fût plus vif et mieux soutenu.

La flotte de l'amiral Hawke, qui en définitive se composait de quatorze vaisseaux de ligne, trois frégates et deux brûlots, se partagea en deux pour attaquer l'escadre française des deux côtés. Le plus grand nombre vint par tribord, qui était sous le vent. A midi, L'Etenduère les voyant à petite portée de canon de ses bâtiments de l'arrière, donna le signal de commencer la bataille. Les Anglais, venant à toutes voiles, eurent bientôt gagné jusque par le travers du *Tonnant*, et le combattirent avec acharnement. Ceux qui avaient pris par le côté de bâbord, qui était celui du vent, prolongèrent pareillement toute la ligne et mirent entre deux feux ce vaisseau-commandant, auquel en outre un des bâtiments français, ayant mal pris son poste et se tenant à bâbord de lui, battait des coups aussi funestes que ceux de l'ennemi. Cependant *le Neptune*, *le Fougueux*, *le Severn* et *le Monarque*, qui étaient de l'arrière, avaient à soutenir le feu d'un nombre de vaisseaux réunis contre chacun d'eux. *Le Tonnant* resta presque toujours en panne pour qu'ils pussent se rapprocher de son pavillon et laisser courir selon le signal qu'on leur en avait fait. Mais, après quatre heures de combat, *le Neptune* qui était démâté de tous mâts et avait perdu ses capitaines en premier et en second, de Fromentières et de Longueval, quatre autres de ses officiers et un grand nombre d'hommes, se vit dans la dure nécessité de se rendre. *Le Fougueux*, *le Severn*, dont les capitaines, du Vignault et du Rouret étaient dangereusement blessés, et *le Monarque*, sur lequel avait été tué le capitaine de La Bedoyère et où le jeune Suffren avait montré un beau sang-froid, suivirent le sort du *Neptune*, hachés et désemparés comme lui. Chaque vaisseau ennemi, en forçant de voiles pour gagner la tête de l'escadre française, lançait en passant sa bordée au *Tonnant*. Le vaisseau-amiral *le Devonshire*, de 70 canons, lui passa sous le vent, suivi d'un autre bâtiment à peu près de même force ; mais aucun ne restait longtemps par le travers du commandant en chef des Français. Admirablement secondé par le major Le Vassor de La Touche, père du célèbre amiral La Touche-Tréville de la pe-

riode consulaire, par le capitaine en second Duchaffault de Besné, depuis lieutenant général des armées navales, le lieutenant Bart, petit-fils de Jean Bart, d'autres braves officiers, et par d'excellents officiers-mariniers, au nombre desquels le premier maître Hervé-Renaud, homme distingué par sa capacité et sa bravoure, L'Étenduère faisait incontinent lâcher prise à tout vaisseau anglais qui venait essayer de son feu. *Le Tonnant* eut ainsi à lutter successivement contre treize ou quatorze vaisseaux. Cinq d'entre eux qui l'avaient dépassé, revinrent pour unir, à deux reprises, leurs efforts contre lui. L'Étenduère avait en vain fait signal aux trois vaisseaux français de l'avant de diminuer de voiles : leur situation respective ne leur permettait pas de manœuvrer à leur gré ; *le Terrible*, *le Trident* et *l'Intrépide* étaient dans le moment à un quart de lieue de l'avant du *Tonnant*, où, de leur côté, ils soutenaient l'assaut de forces très-supérieures. De sorte que le vaisseau-pavillon de L'Étenduère se vit à lui seul entouré de cinq, puis de six vaisseaux qui le battaient de tous côtés, sans qu'il parût possible de le secourir. L'état du *Tonnant* devenait horrible. Son mât de perroquet de fougue, avec ses deux vergues, étaient à bas ; tous ses corps de mâts étaient percés de coups de canon ; le mât d'artimon ne tenait plus qu'à un fil ; le mât de misaine chancelait ; la vergue d'artimon, la grande vergue et celle de civadière étaient aussi percées ; ses voiles, ses ralingues, ses écoutes, ses bras, ses cargues avaient reçu plus de cinq cents coups de canon et étaient en lambeaux ou coupés ; cinq de ses canons étaient démontés ; il avait un coup à l'eau ; son grand mât de hune qui, depuis un instant menaçait ruine, tomba en grand fracas avec sa garniture ; il resta pendant sur tribord et masquant presque toute la seconde batterie de ce côté. Duchaffault de Besné, Le Vassor de La Touche, le lieutenant d'Aubarède, plusieurs autres officiers et L'Étenduère lui-même étaient blessés. Le premier maître Hervé-Renaud, qui secondait si bien le commandant en chef, fut mortellement atteint à ses côtés. Combattu encore en cet état, à demi portée de pistolet, par les hanches et le travers, entouré de partout, il semblait que *le Tonnant*, malgré la continuation de son feu de canon et de mousqueterie, n'eût plus qu'à se rendre ou à périr, quand le comte de Vaudreuil, qui avait, sur *l'Intrépide*, la tête de l'avant-garde française, partagé entre

ce double devoir, entre ce double désir ou de suivre la flotte marchande pour la protéger jusqu'à destination, ou de porter secours à son général sur le point de succomber, se décida pour ce dernier parti, quoi qu'il fût de beaucoup le plus périlleux. Soudain, superbe de manœuvre autant que de courage, il revire de bord, s'élance à toutes voiles au secours du *Tonnant*, passe à travers tous les vaisseaux anglais en lâchant double bordée, et vient se placer fièrement dans les eaux de son chef d'escadre. Deux autres capitaines, Duguay sur *le Terrible* et d'Amblimont sur *le Trident*, tentent en vain d'imiter Vaudreuil; leurs bâtiments étant désemparés, ils ont déjà trop de se défendre encore contre les nombreux vaisseaux qui les entourent, qui achèvent de les démâter et finalement doivent les forcer à se rendre. *Le Terrible*, qui comptait cent trente hommes tant tués que blessés, ne baissa toutefois pavillon qu'à plus de huit heures du soir, après avoir eu en dernier lieu à lutter contre cinq vaisseaux réunis, et s'être vu pour ainsi dire réduit, par des boulets ramés, à l'état de ponton. Aussi étonnés du majestueux dévouement de *l'Intrépide* que de la persévérance du *Tonnant*, fatigués par une lutte acharnée et meurtrière, les Anglais laissèrent à ces deux vaisseaux français une assez longue trêve pour qu'ils eussent le temps de respirer et de se réparer quelque peu. L'Étenduère, voyant cinq des vaisseaux de son escadre rendus et un sixième dans l'impossibilité de résister avec fruit et d'être secouru, voyant aussi que les corps des mâts du *Tonnant* allaient tomber s'il continuait à présenter le travers, prit le parti d'arriver vent arrière dans la ligne même des ennemis, suivi de *l'Intrépide* qui allait aussi doucement qu'il le pouvait pour rester de l'arrière, mais qui, malgré lui, le dépassait, avec ses deux huniers sur le ton, en raison de l'affreux état des basses voiles du *Tonnant*, les seules qui restassent à ce vaisseau. Par cette manœuvre, L'Étenduère laissait à bâbord trois ou quatre des derniers bâtiments qu'il avait combattus, et qui, arrivant sur lui, auraient pu lui couper le chemin; *le Devonshire*, monté par Hawke, était du nombre. Quatre autres bâtiments formaient la queue de la ligne ennemie, qui, de leur côté, en arrivant, auraient pu combattre les deux vaisseaux français par tribord. Mais heureusement les premiers ne firent aucune manœuvre pour suivre *le Tonnant* et *l'Intrépide;* le plus

avancé d'entre eux eut même la politesse, comme le dit ironiquement une relation française, de mettre son grand hunier sur le mât pour les laisser passer, soit qu'il eût senti déjà la vivacité de leur feu, soit que leur fière démarche leur eût imposé. Les vaisseaux anglais livrèrent donc ainsi passage au *Tonnant* et à *l'Intrépide* à travers leur ligne ; et ce ne fut que quand celle-ci eut été coupée, que les quatre bâtiments de queue des ennemis dont on a parlé et auxquels vint se joindre un cinquième, renouvelèrent le combat, à la tombée du jour, avec les deux fiers débris que défendaient L'Étenduère et Vaudreuil. Ce dernier effort ne réussit pas mieux aux Anglais que ceux qui l'avaient précédé. Leurs cinq vaisseaux, après un engagement d'une demi-heure, furent obligés de reculer, avec de nouveaux dommages. L'Étenduère profita de leur retraite pour faire fausse route et se dérober pendant la nuit. Le nombre des morts et des blessés sur *le Tonnant* était de cent seize, et les hommes valides qui restaient, ayant combattu toute la journée sans prendre la moindre nourriture, avaient besoin de se remettre d'un tel épuisement. La flotte anglaise avait tiré au seul vaisseau de L'Étenduère quatre mille boulets, dont il avait reçu huit cents, soit dans la mâture, soit dans le corps, et il en avait, de son côté, envoyé dix-huit cent quarante-deux à l'ennemi. Le délâbrement de toutes ses manœuvres le mit dans la nécessité de se faire prendre à la remorque par l'*Intrépide*. L'Étenduère s'étant ensuite réparé, ne voulut pas attendre d'être entré au port pour témoigner sa reconnaissance à Vaudreuil. Il lui écrivit, de son bord, le 28 octobre, la lettre suivante :

« Jamais manœuvre n'a été plus belle, plus fière et plus distinguée que celle que vous avez faite, mon cher Vaudreuil; vous m'avez tiré d'affaire d'avec un nombre de vaisseaux contre lesquels j'aurais enfin été obligé de céder à la force. Si, dans le commencement du combat, les vaisseaux de l'arrière avaient pu obéir au signal que je fis de serrer la file, j'aurais été en état de mettre plus de voiles ; mais, comme il y avait déjà trop d'espace entre eux et moi, je ne pouvais trop forcer de voiles sans les abandonner. D'un autre côté, M*** ne se mit pas à son poste, et, quand nous commençâmes à tirer, il était à bâbord de moi faisant feu de ses batteries dont les coups me faisaient autant de mal que ceux des ennemis. Quand, après cela, je vis que les

vaisseaux de l'arrière étaient accablés par le nombre, je voulus mettre des voiles pour me rapprocher de ceux de l'avant-garde; mais le mauvais état de mes mâts et de mes manœuvres ne me le permit pas. Enfin, quand vous m'eûtes rejoint, et quand je vis les vaisseaux de l'arrière rendus et les deux d'en avant hors d'état de venir à moi, je n'eus pas d'autre manœuvre à faire que d'arriver vent arrière, ce qui nous a heureusement réussi. Il ne s'agit plus que de nous raccommoder pour tâcher de gagner les côtes de France. Nous pouvons dire avoir bien fait la manœuvre des convois, qui est de se faire hacher pour sauver la flotte. Je vous embrasse, mon cher Vaudreuil, de tout mon cœur; je fais mes amitiés à tout votre état-major, et je vous remercie de votre bon secours. Tâchons de nous tenir bien près l'un de l'autre, et de rendre encore un bon combat, s'il est nécessaire. »

Cet autre combat n'eut pas lieu et il est douteux que les deux nobles vaisseaux qui restaient seuls de l'escadre française eussent pu y résister. L'Etenduère ne voulut pas cesser d'être conduit par son sauveur, et ce fut toujours remorqué par *l'Intrépide* que *le Tonnant* entra en rade de Brest. Ce grand témoignage de reconnaissance de la part du chef d'escadre français envers son subordonné fut fort admiré et méritait de l'être (12).

La frégate *le Castor*, capitaine d'Ossonville, avait vainement essayé de suivre jusqu'au bout de sa route le convoi, selon le signal qui lui en avait été fait. N'ayant point été destinée dans le principe à cette mission, elle n'était armée qu'en garde-côte, quand, le 30 octobre, elle fut attaquée par une frégate anglaise de 30 canons, qui eut à s'en repentir : car *le Castor* la força d'arriver vent arrière et ne fut arrêté dans sa poursuite que par la venue inopinée de deux vaisseaux anglais. La frégate française dut à son tour prendre chasse; mais, le 5 novembre, elle fut jointe, en calme plat, bord à bord et à portée de pistolet par le vaisseau *le Hampshire*, de 54 canons, capitaine Daniel; elle se défendit jusqu'à la dernière extrémité, mais enfin il lui fallut céder à une force aussi supérieure.

Quant au convoi, accompagné de la frégate *le Content*, il avait eu tout le temps nécessaire de s'éloigner pendant le combat soutenu par l'escadre française, et il arriva à peu près intact à destination. Les navires marchands étaient donc incessamment sauves

par le dévouement de la marine militaire; mais celle-ci incessamment le payait de sa ruine presque totale, et il était aisé de prévoir que quand tous les vaisseaux de guerre de France se seraient sacrifiés de la sorte, les bâtiments du commerce seraient inévitablement à la merci de l'ennemi; ce que comprenant parfaitement les Anglais, ils s'attachaient tout d'abord à combattre et à prendre les escortes de vaisseaux, abandonnant volontiers pour le moment la poursuite des navires convoyés. Avec le nombre des vaisseaux, celui des marins français diminuait aussi sensiblement. Le premier lieutenant du *Terrible*, un des vaisseaux de l'escadre de l'Etenduère pris par les Anglais, écrivait au ministre de la marine, le 12 décembre 1747, que l'on estimait à vingt mille les prisonniers français qui se trouvaient en Angleterre, et que, d'après la vérification faite par lui-même du registre de l'agent administratif de la marine à Plymouth, il y en avait quatre mille trois cents vivants dans les seules prisons de ce port.

Quelques jours avant le combat naval du 25 octobre 1747, lequel s'était livré par les 47 degrés 24 minutes de latitude nord, et par six degrés 43 minutes de longitude méridien de Ténérifle, le cap Finisterrâ restant au sud-quart-est de l'escadre de L'Etenduère, à la distance de quatre-vingt-huit lieues, quelques jours avant ce combat à la fois funeste et honorable pour la marine du pays, deux frégates françaises, dont l'une était *la Galatée*, avaient soutenu bravement l'assaut de deux bâtiments anglais, l'un de 56 canons, l'autre de 26 à 28, par le travers de l'île de Rhé. Cette action commença, le 7 octobre, à neuf heures et demie du matin. L'une des frégates françaises se trouva quelque temps entre deux feux. Après quoi, *la Galatée* ayant pris le moindre des deux bâtiments anglais à partie, le feu se trouva partagé. La frégate qui resta en butte aux coups du vaisseau de 56 canons tira continuellement bas de long en long sur l'ennemi. Elle eut trois pavillons emportés, dont deux grands et un petit, ainsi que la tête du bâton d'enseigne. Le quatrième pavillon étant sur les barres du grand perroquet, les Anglais, qui poussaient des *hurras* auxquels on répondait par des cris de *vive le roi*, crurent que la frégate française avait amené; mais un des officiers mariniers prit sa serviette et monta l'amarrer au perroquet de fougue

en guise de pavillon, et peu après un autre homme du bord alla, en plein combat, chercher le pavillon qui était sur les barres de hune et que l'on rehissa. La frégate, ayant son mât, sa vergue et ses haubans d'artimon coupés, son grand mât hors de service, commençait cependant à craindre de ne pouvoir sortir d'une telle passe, quand le vaisseau, étonné de sa résistance, l'abandonna à deux heures de l'après-midi, pour aller secourir le bâtiment de 26 canons, que *la Galatée* était sur le point de prendre. Les deux frégates françaises entrèrent à Rochefort, pendant que les ennemis s'éloignaient.

Depuis l'année 1724 qu'une petite division navale, commandée par Perier de Salvert, avait expulsé d'Arguin et de Portendic les Hollandais unis aux Maures, et qu'André Brue avait relevé pour la France les forts de ces noms sur la côte occidentale d'Afrique, les possessions et comptoirs français sur cette côte paraissaient avoir joui d'assez de tranquillité, nonobstant la guerre avec la Grande-Bretagne.

Durant cette guerre tous les capitaux des colons de la Martinique s'étaient portés sur l'armement des corsaires, et ces derniers causèrent les plus grands dommages aux Anglais, à qui ils n'enlevèrent pas moins de neuf cent cinquante navires. Le chef d'escadre de Caylus, gouverneur général de la Martinique et des îles du Vent, seconda de tous ses efforts les vaillantes dispositions des habitants. La Guadeloupe ne parut point trop en butte aux attaques des Anglais durant cette guerre, et, nonobstant un tremblement de terre dont elle avait eu à souffrir en 1735, cette belle Antille faisait de surprenants progrès.

C'était en 1714 seulement que l'on avait érigé Saint-Domingue et les petites îles de sa dépendance en gouvernement général des îles sous le vent de l'Amérique pour la Roche-Courbon-Blenac. A celui-ci avaient succédé le marquis jadis chevalier de Château-Morand, ce valeureux neveu de Tourville dont les signalés services sur mer remontaient à la neuvième année de son âge et qui, différent d'un excellent capitaine de vaisseau de son nom mort en 1702, commandant *le Hasardeux* dans l'expédition de Château-Renault en Amérique à cette époque, termina sa carrière vers 1720, étant lieutenant général des armées navales (13), les marquis de Sorel, de la Roche-Alard, de Vienne, de Fayet et

de Larnage qu'allait remplacer Conflans. Ce dernier venait d'arriver à Saint-Domingue, qui était dans une voie de prospérité immense, quand une escadre anglaise, commandée par Knowles, se présenta, le 18 mars 1748, devant l'établissement de Saint-Louis, dont la fondation ne remontait pas au delà du commencement du siècle, et qui offrait à peine l'aspect d'une petite bourgade. Knowles força la garnison à capituler, avec la condition de la laisser sortir emportant armes et bagages; il détruisit quelques fortifications que l'on avait élevées sur un îlot voisin pour la protection du port et qui ne furent pas relevées. Ce fut la seule atteinte qu'eurent à souffrir les Antilles françaises pendant cette guerre. C'était alors sur d'autres colonies et établissements français que les Anglais portaient leurs persévérants efforts.

Le 24 janvier 1748, le marquis d'Albert, chef d'escadre, appareilla de Brest, pour la mer des Indes, avec les vaisseaux, *le Magnanime*, qu'il montait, *l'Alcide*, capitaine d'Aché, *l'Arc-en Ciel*, capitaine Pepin de Bellisle, et la frégate *le Duc de Cumberland*, prise anglaise, commandée par le lieutenant de vaisseau de Mésédern, ayant sous ses ordres La Motte-Picquet. Le marquis d'Albert avait pour mission de protéger les établissements de la Compagnie des Indes et de prendre dans ce but, en passant à l'île de France, *le Lis*, *l'Apollon* et plusieurs bâtiments qui devaient s'y trouver. Du 1er au 11 février l'escadre fut assaillie par des coups de vents successifs qui la séparèrent, et firent tomber *le Magnanime* au milieu de la flotte de l'amiral Hawke. Deux vaisseaux ennemis, l'un de 60, l'autre de 50 canons, furent détachés contre *le Magnanime* qui se battit pendant huit heures, jusqu'à ce qu'ayant eu cent soixante hommes tués ou blessés, et parmi les premiers le capitaine Beaussier d'Ayrand, le marquis d'Albert, complétement désemparé, fit amener un reste de flamme attaché aux haubans d'artimon, qui lui servait de pavillon. Les autres bâtiments de l'escadre, après avoir relâché dans les ports d'Espagne, reprirent leur route séparément pour la mer des Indes. La frégate *le Duc de Cumberland* le lendemain du jour où elle avait levé l'ancre de la Corogne, eut à soutenir un combat de deux heures contre une frégate anglaise de 26 canons, dont elle vint à bout de se faire abandonner. Elle arriva à l'île Bourbon après cent vingt-deux jours de traversée, puis se rendit à l'île de France

où le commandement de l'escadre française était passé depuis un mois au capitaine de vaisseau de Kersaint.

Depuis quelques années, il se passait dans la mer des Indes des événements considérables pour la France, grâce à l'intervention de ces deux hommes extraordinaires mais malheureusement rivaux, qui illustrèrent les noms de La Bourdonnais et Dupleix.

Une frégate avait apporté à La Bourdonnais la nouvelle des hostilités ouvertes entre la France et l'Angleterre. Le gouvernement anglais prouva tout d'abord le peu de cas qu'il faisait de la neutralité convenue entre les Compagnies française et anglaise, en envoyant le commodore Barnett et le capitaine Peyton avec une escadre dans la mer des Indes, pour y enlever les bâtiments de commerce et y attaquer les établissements de la Compagnie française. La Bourdonnais eut un amer regret, mais il ne se rebuta point : il chercha aussitôt à puiser en lui-même, pour la gloire et l'avantage de sa patrie, les ressources qu'on lui avait, on s'en souvient, si mal à propos ravies. On en avait d'autant plus besoin, que Pondichéry était de nouveau menacé, non plus par les Marattes, mais par les Anglais et par les populations que ceux-ci avaient fait entrer dans leurs intérêts.

Dans cette extrémité, les secours qu'on lui envoya de France se bornèrent à un vaisseau de ligne en assez médiocre état, *l'Achille*, de 60 canons et à quelques navires à peine propres au commerce dans ces mers lointaines. La Bourdonnais n'en résolut pas moins de transformer ces faibles ressources en escadre de guerre. Aux matelots européens qui lui manquent, il supplée par des nègres. Il donne une artillerie à ses bâtiments, en prenant une partie de celle de l'île de France, et va chercher à Madagascar les vivres que son gouvernement n'est pas en état de lui procurer. Ce n'est qu'après avoir essuyé une affreuse tempête qui a failli perdre entièrement toute son escadre et lui-même, qu'il arrive dans la baie d'Antongil et mouille près de l'îlot de Marrosse, espèce de cône d'environ deux lieues de circuit, qu'un chef du pays lui vend, ainsi que toute la baie. Il s'agissait de réparer ou plutôt de reconstruire entièrement ses vaisseaux. La Bourdonnais se forme une espèce de quai, y élève des ateliers pour travailler à la mâture, et fait tirer celle-ci de l'intérieur des terres au moyen de chaussées pratiquées à travers des marais et des fon-

drières. Il établit une corderie, et c'est en dédoublant ses câbles, que souvent il obtient le complément de ses agrès. Des forges ont été aussi construites, où l'on a utilisé d'une manière merveilleuse les vieux fers, particulièrement ceux qui servaient au lest des navires. Des hommes qui naguère encore ne s'en doutaient pas, sont tout à coup devenus, sous la direction d'un tel maître, d'habiles artisans. La Bourdonnais les a formés à la construction comme à la manœuvre. En quarante-huit jours, neuf bâtiments furent mis en état de sortir de la baie d'Antongil pour cingler à la recherche de l'ennemi. C'étaient *l'Achille*, de 60 canons, *le Bourbon*, de 36, *le Neptune*, *le Phénix*, *le Lis*, de chacun 34, *le Saint-Louis*, de 30, *la Renommée*, de 28, *le Duc d'Orléans*, de 26, et un autre, de 28 canons.

L'Inde française attendait dans ce moment La Bourdonnais comme son libérateur. Privée depuis longtemps du secours des vaisseaux européens, opprimée sous le joug des Anglais, qui y avaient entièrement ruiné son commerce, elle n'aspirait qu'après la vue d'une escadre dont la présence sur ses côtes allait faire renaître les espérances, revivre le commerce et respecter le pavillon français. Tout le monde d'ailleurs brûlait d'être aux prises avec l'ennemi sur cette escadre improvisée, car La Bourdonnais avait fait passer dans le cœur des siens la noble ardeur qui l'animait. Enfin, le 6 juillet 1746, à cinq heures du matin, à la hauteur de Negapatnam, dans le golfe de Bengale, on découvrit l'escadre anglaise, forte de six vaisseaux de guerre, et ce fut avec un cri de joie que l'on accepta sur l'heure la pensée du combat.

Le temps était serein, la mer belle, et il faisait un petit frais. Les vaisseaux anglais, plus fins manœuvriers et meilleurs voiliers que ceux qui avaient été si hâtivement disposés par les Français, conservèrent avec soin l'avantage du vent. La Bourdonnais, perdant l'espérance de le pouvoir gagner, mit en travers tous ses huniers, pour attendre l'ennemi dans quelque position que ce fût. Mais les Anglais, commandés par Peyton en l'absence de Barnett, voulant apparemment tâter le feu de leurs adversaires et étudier les mouvements de ceux-ci avant de se livrer, n'arrivèrent que sur les quatre heures du soir, afin de pouvoir fuir, à la faveur des ténèbres, si le combat leur devenait désavantageux. La Bourdon-

nais les laissa tirer les premiers, mais il leur riposta avec un tel élan, que le commandant anglais, qui avait assisté à plusieurs actions, avoua qu'il n'en avait jamais vu une aussi chaude. *L'Achille*, monté par La Bourdonnais, tira à lui seul mille coups de canon en moins de deux heures; et cependant, comme il était contraint de prêter toujours le même côté, il n'y avait que vingt-cinq de ses pièces qui pussent jouer, tandis que les vaisseaux anglais, virant sur une même ligne avec une vitesse admirable, et sans perdre un pouce d'espace, se servaient tout à l'aise de leurs deux batteries. Mais l'activité du feu suppléait du côté des Français à l'infériorité du nombre des canons. L'artillerie de La Bourdonnais était garnie de platines de fusil appliquées à côté de la lumière, et par ce moyen et celui d'un bout de ligne attaché à la gâchette, que le pointeur tirait aussitôt que le mouvement du navire mettait la pièce de canon vis-à-vis de son objet, le feu avait la promptitude du coup d'œil. Cette invention, due à La Bourdonnais lui-même, ne contribua pas peu à faire pencher le sort des armes en faveur des Français. Autant ceux-ci se montrèrent d'abord empressés d'en venir à l'abordage, autant leurs ennemis cherchèrent à l'éviter. Le commandant anglais ne se laissa jamais approcher qu'à portée de mitraille. Toutefois, après deux ou trois heures de combat, son escadre, affreusement maltraitée, profita de la nuit pour hâter sa fuite, tandis que La Bourdonnais, tous ses fanaux de combat allumés, la poursuivait encore à travers une épaisse obscurité. Peyton s'était allé réfugier dans la baie de Trinquemalé, à l'île de Ceylan. La Bourdonnais avait résolu de le relancer jusque dans sa retraite et d'y brûler ses vaisseaux; mais l'Anglais, prévenu à temps de ce projet, prit les devants et disparut tout à fait. La mer des Indes fut aux Français.

Un grand événement, le siége de Madras, principal établissement des Anglais dans les Indes à cette époque, allait, par suite, avoir lieu. Mais, quoique La Bourdonnais en ait été le héros, Dupleix s'y trouva indirectement trop mêlé pour que l'on passe outre sans parler d'abord de ce dernier personnage.

Joseph Dupleix était fils d'un fermier général du roi, directeur de la compagnie des Indes. Embarqué, au sortir de l'enfance, sur des navires de Saint-Malo, il avait fait plusieurs voyages dans les

diverses parties du monde. A une rare aptitude pour les sciences mathématiques, il s'était joint par suite en lui un grand esprit d'observation et quelque chose d'aventureux et de hardi qui devait le faire passer de la spéculation commerciale à une ambition de prince. Envoyé à Pondichéry, en 1720, en qualité de premier conseiller au conseil supérieur et de commissaire ordonnateur des guerres, il s'était vu ensuite chargé, par le gouverneur Le Noir, de la correspondance générale avec toutes les parties du monde; et c'est alors qu'il avait deviné comment on pouvait faire le commerce particulier d'Inde à Inde, que personne ne faisait avant lui, unir l'intérêt du colon avec celui de la colonie, et marcher à sa fortune privée tout en travaillant à celle de l'État. Après dix ans ainsi employés, Dupleix avait été appelé à la direction du comptoir de Chandernagor, dans la nababie de Bengale. Cet établissement, bien que formé depuis l'année 1688, dans la plus favorable contrée, n'avait fait que languir, jusqu'au temps de l'administration de Dupleix; mais bientôt, entre les mains du nouveau directeur, il était devenu un sujet d'étonnement pour ses voisins, d'envie pour ses rivaux. Dupleix, ayant associé à ses vastes spéculations tous les Français qui avaient voulu y concourir, s'était ouvert des sources de commerce dans tout l'empire du Mogol et jusque dans le Thibet. En arrivant, il n'avait pas trouvé une chaloupe, et bientôt il avait armé jusqu'à quinze bâtiments à la fois. Il en avait expédié pour la mer Rouge, pour le golfe Persique, pour Surate, pour Goa, pour les Maldives, pour Manille, pour toutes les contrées, pour toutes les mers où il était possible de faire un commerce avantageux. Depuis douze ans, Dupleix soutenait la gloire du nom français sur le Gange, étendait dans le délicieux et riche Bengale la fortune publique et les fortunes privées, quand il fut appelé, en octobre 1741, au gouvernement général des Indes, à Pondichéry. Malheureusement, aux plus hautes qualités il joignait un orgueil extrême et une jalousie capable de se porter aux plus perfides et plus violents excès, contre quiconque faisait ombrage au pouvoir qu'il ambitionnait et à la gloire qu'il n'aurait voulu partager avec personne. La Bourdonnais lui semblait un homme d'autant plus à craindre, que, dans le but sans doute d'exciter ainsi le zèle de ce dernier, le contrôleur général Orry avait montré le gouverne-

ment des Indes en perspective au gouverneur des îles de France et de Bourbon, pour le cas où il arriverait un malheur à Dupleix. C'était déjà trop pour celui-ci, sans qu'on lui indiquât d'avance et fort imprudemment son successeur, que l'on eût fait à La Bourdonnais, dans la mer des Indes, un gouvernement général en dehors du sien; et ce gouvernement indépendant, qu'il lui contestait sans cesse, fut la cause première de la mésintelligence, des haines qui éclatèrent entre deux hommes de génie qu'il eût été si avantageux de voir marcher, unis et forts l'un de l'autre, au durable établissement des Français et à la ruine entière des Anglais dans l'Inde.

L'ambition de Dupleix marchait à pas de géant. Déjà le gouvernement général des Indes, tel que son prédécesseur Dumas le lui avait laissé, ne lui suffisait plus. Ses qualités et ses défauts, son génie et son orgueil national, unis à sa vanité personnelle, se trouvèrent à l'étroit dans les bornes d'une regie mercantile. Un nouveau et vaste système, celui-là même qu'ont adopté après lui les Anglais avec un bonheur moins éphémère, sortit tout armé de son cerveau. Il décida que, pour être avec avantage puissance commerciale dans l'Inde, il fallait que la Compagnie française y fût en même temps puissance territoriale, et, dans ses rêves magnifiques, il entrevoyait les nababs et les soubabs, jusqu'au Grand Mogol lui-même peut-être, soumis à son action dominatrice et conquérante; l'Inde entière devenait une vice-royauté française dont lui-même serait le héros, le vice-roi plus superbe, plus radieux que son souverain dans Versailles. Certes, le rêve était beau; mais il eût fallu un autre gouvernement que celui de Louis XV et de ses favorites pour aider Dupleix à le changer en réalité; puis, si l'on entreprenait de mettre le projet à exécution et que l'on n'y réussît pas, non-seulement c'était fait de la puissance territoriale ambitionnée, mais encore de la puissance commerciale aux deux tiers acquise. Aussi la Compagnie des Indes avait-elle généralement eu pour principe jusqu'ici de ne se point faire conquérante, et de se borner à l'établissement de comptoirs indispensables pour son négoce. Éblouie d'un côté par les plans de Dupleix, et placée d'autre côté sous la préoccupation de ses souvenirs, de ses principes fondamentaux, elle entra dans la pire des voies, dans celle des incertitudes. Elle voulut et ne voulut pas, donna tout haut à

La Bourdonnais des ordres de ne point combattre pour conquérir, et tout bas à Dupleix des avis de garder ce que l'on obtiendrait par les armes aussi bien que par la politique. De ces instructions différentes la plus insigne mauvaise foi devait surgir, en même temps que les plus inextricables embarras. Cependant Dupleix, sans plus tarder, avait arboré les titres, puissants dans l'ancien empire du Mogol, de nabab, d'azary et de badour; il traitait d'égal à égal avec les grands feudataires de l'Inde, car les provinces de l'empire du Mogol constituaient une véritable féodalité à la manière de l'ancienne monarchie française; et il commençait même à s'ériger en protecteur de quelques-uns. Pondichéry, sur la côte de Coromandel, était situé dans la nababie d'Arcate, relevant de la soubabie de Dekhan, qui faisait elle-même partie de l'empire du Mogol. Deux princes de l'Inde se disputaient alors cette nababie. L'un, Anaverdi-Khan, un des chefs des Marattes, peuple de l'Indoustan, que les Maures avaient anciennement subjugués et qui depuis peu avaient secoué le joug du Mogol, était en possession du trône sur lequel il avait des droits légitimes; l'autre, Chanda-Saëb, nabab de Trichenapaly et gendre du nabab d'Arcate, expiait, dans les fers des Marattes, l'assassinat de la reine et l'usurpation du royaume de Maduré. Tandis que Dupleix ouvrait fastueusement des négociations avec Anaverdi-Khan et lui promettait, pour prix de son alliance, la ville de Madras, dans le cas où les Français l'enlèveraient aux Anglais, il pratiquait des intelligences secrètes avec Chanda-Saëb, lui offrait de payer une partie de sa rançon et de l'aider à conquérir la nababie d'Arcate, s'il voulait assurer à la Compagnie française un territoire de quelque importance, quand il serait devenu nabab.

C'est dans ces circonstances, qu'il ignorait, et pénétré de sa mission de servir les intérêts de la Compagnie française, en nuisant le plus possible à la Compagnie anglaise, mais sans vue d'agrandissement territorial, que La Bourdonnais vint assiéger Madras, ville très-populeuse, très-florissante, quoique manquant de port, sur la même côte que Pondichéry et un peu plus avant dans le golfe du Bengale. La Bourdonnais était alors gravement malade; mais il avait pour se soutenir la passion des grandes choses. Il mit à la voile de Pondichéry, dans la nuit du 12 au 13 septembre 1746, avec ses neuf bâtiments et deux galiotes à bombes;

et, dans la crainte que les ennemis ne lui disputassent la descente qui, sur la côte de Madras, est très-difficile, et ne pouvait guère se faire que dans les bateaux excessivement plats du pays appelés chelingues, il débarqua, dès le 15, six cents hommes et deux pièces de canon près de Coublon, à cinq lieues environ de la place qu'il avait projet d'attaquer. Pendant que ces troupes s'avançaient par terre, il les suivait le long de la côte. Le 15, à midi, il ne se trouvait plus qu'à une grande portée de canon de Madras, et les six cents hommes déjà débarqués avaient mis le pied sur le territoire ennemi. Ayant joint ceux-ci, La Bourdonnais fit un second débarquement sous Saint-Thomé avec le reste des soldats destinés pour le siége ; le tout consistait en onze cents Européens, quatre cents Cafres des îles de France et de Bourbon, et autant de cipayes ou soldats indous. Dix-sept à dix-huit cents hommes étaient restés à bord des vaisseaux. Comme les troupes du premier débarquement se trouvaient fatiguées, La Bourdonnais ordonna une halte, et campa auprès d'une pagode, sur une place environnée de maisons. Dès qu'il eut tout disposé pour la sûreté de son camp, il envoya le capitaine d'artillerie de Rostaing et un ingénieur, avec un détachement de cent hommes, pour faire une reconnaissance. Sur leur rapport, il gagna une hauteur avancée dans la mer, qui lui parut d'autant plus propre à monter une batterie de mortiers, qu'elle pouvait en même temps battre la ville et protéger les vaisseaux français. Cette batterie fut faite par le secours des Cafres, soutenus de cent cinquante Français. Le 16 septembre, il s'approcha de la ville, et vint camper dans un village qui n'en était éloigné que d'une demi-portée de canon. Toute cette journée fut employée à transporter l'artillerie et à former des batteries. Le lendemain, des soldats du pays, à la solde des Anglais, vinrent tirailler sur le camp français; mais ils furent si vivement repoussés, qu'au lieu de rentrer dans la ville, ils s'enfuirent précipitamment dans les terres où ils se croyaient plus en sûreté. Le même jour, La Bourdonnais s'empara d'un faubourg, et de la maison de campagne du gouverneur anglais, à une demi-portée de carabine de la ville noire (14). Il s'y fortifia, et y établit deux batteries de mortiers. Le soir, il alla reconnaître du plus près qu'il put la ville noire, que les Anglais semblaient avoir abandonnée. N'y remarquant que quelques tirailleurs épars,

il conçut dès lors la possibilité de brusquer l'affaire, en escaladant les murailles et en faisant sauter les portes pendant la nuit. Le 18 septembre, La Bourdonnais donna ordre aux batteries du côté de la terre de jouer sur la ville ; et, dès que la nuit fut venue, il commanda aussi aux trois plus forts bâtiments de son escadre d'user de leurs canons. Sur l'avis qu'il reçut que des vaisseaux anglais avaient paru à la côte, il résolut de pousser le siége avec la dernière vigueur. Le 19, quelques heures avant le jour, après avoir jeté beaucoup de bombes, il fit encore avancer six pièces de canon pour battre un bastion qui séparait la ville noire et la ville blanche, et faciliter la prise de l'une et de l'autre. C'est alors que les Anglais songèrent à entrer en composition. Le 20 septembre au matin, deux députés de Madras se rendirent au camp français ; mais comme ils demandaient à La Bourdonnais quelle contribution il exigeait pour se retirer de devant leur ville : « Je ne vends point l'honneur, messieurs, leur répondit ce grand homme avec indignation ; le pavillon de mon roi sera arboré sur Madras, ou je mourrai au pied de vos murs. » Et, sur l'heure, il envoya demander des gens de bonne volonté à bord des vaisseaux pour monter à l'assaut. A peine avait-il exprimé ce désir, que quatre cents matelots, des officiers de marine en tête, descendirent à terre pour disputer aux soldats l'honneur de l'escalade. On ne fut point dans l'obligation d'en venir à cette extrémité : les Anglais consentirent à se rendre, moyennant une capitulation qui leur laissait la faculté de se racheter ensuite eux et leur établissement. La Bourdonnais donna sa parole d'honneur de maintenir fidèlement cette capitulation, et se fit fort de la faire ratifier. Il reçut ensuite les clefs de Madras ; le gouverneur lui ayant remis son épée, il la lui rendit courtoisement, et entra, le 21 septembre 1746, à la tête de quinze cents Français, dans les murs de la place conquise. Au même instant, le pavillon d'Angleterre fut amené, et l'on vit s'élever, où tout à l'heure celui-ci flottait superbe, le pavillon de France qui fut salué de vingt et un coups de canon.

Les Anglais convinrent d'une somme de onze cent mille pagodes, monnaie du pays, environ neuf à dix millions (monnaie de France), pour le rachat de leur ville ; les magasins du roi et de la Compagnie d'Angleterre restant d'ailleurs au vainqueur,

avec moitié de l'artillerie, des armes et des munitions de guerre.

Mais c'était à l'exécution de cette convention que devaient commencer pour La Bourdonnais, non les dégoûts, car il en avait déjà éprouvé beaucoup, mais les plus violentes tribulations, une persécution, un malheur qui n'auraient pour terme que la mort. Dupleix, dont la capitulation accordée aux vaincus gênait les projets ambitieux, déclara à La Bourdonnais qu'il avait outrepassé ses pouvoirs, le somma de manquer à la foi jurée, et le traita en tout comme s'il eût été sous sa dépendance. La Bourdonnais, investi d'un gouvernement général distinct de celui des Indes, était aussi jaloux de ses droits qu'esclave de sa parole : par ce double motif, il opposa une résistance à la fois opiniâtre et juste. Dès lors, les deux hommes qui, s'ils s'étaient entendus, auraient pu soumettre pour longtemps l'Inde à la France, devinrent ouvertement rivaux. Quoique le rôle le plus noble, le plus loyal ait appartenu incontestablement à La Bourdonnais dans la circonstance, il faut dire pourtant que tous ses officiers ne l'avaient point approuvé d'avoir pris sur lui de rendre Madras à l'ennemi, moyennant rançon. Quelques-uns avaient refusé de signer la capitulation ; mais, consultés sur le point de savoir si, leur général ayant engagé sa parole, il devait la garder, tous, quoique n'ayant rien signé, furent d'avis que c'était son devoir, même au péril de sa tête (15). C'était aussi l'opinion de La Bourdonnais. Comme, malgré cela, Dupleix insistait pour la conservation de la place, avec la hauteur d'un souverain qui n'entend pas qu'on lui résiste : « Madras est ma conquête, et il y va de mon honneur, de celui de mon pays, de celui de mon roi, de tenir la capitulation qui m'y a fait entrer, disait La Bourdonnais. — Une fois la ville de Madras prise, répondait Dupleix, elle devient place de mon gouvernement, et j'ai seul le droit d'en disposer. » La Bourdonnais apportait en outre les ordres qu'il avait reçus du roi de ne point faire de conquête, et les principes de la Compagnie qui voulait élargir son commerce, mais non son territoire. Alors Dupleix parlait au nom de cette même Compagnie qui, disait-il, l'autorisait à garder la conquête. Dans ce déplorable conflit, l'armée et l'escadre victorieuses se prononcèrent en majorité pour La Bourdonnais ; le conseil, les employés et les officiers de Pondichéry, pour Dupleix. La guerre civile fut dans Madras. Il y eut un ordre

d'enlever La Bourdonnais mort ou vif, et on osa tenter de le mettre à exécution. La Bourdonnais sut faire échouer ce plan odieux formé contre sa personne. On assure que Dupleix, n'ayant pu réussir de cette manière, essaya de moyens plus coupables encore, et que s'il parut un moment faire quelques concessions à La Bourdonnais, ce fut dans le dessein de retarder son départ jusqu'à l'époque du changement de la mousson (16), époque féconde en grandes catastrophes dans la mer des Indes. Comme prélude de ses infortunes, La Bourdonnais vit un ouragan furieux, qui s'éleva dans la nuit du 13 au 14 octobre, disperser tous les bâtiments de son escadre et en fracasser la majeure partie. Il fut pénétré de la plus vive douleur à l'aspect d'un si désastreux tableau; mais, loin de se laisser abattre par l'adversité, il ne s'occupa que du soin d'en diminuer les effets. Le sort des vaisseaux de Dupleix sembla l'intéresser autant que celui des siens; il convia, dans une lettre pleine d'âme, le gouverneur de Pondichéry à faire taire toute inimitié, et à prouver qu'il était bon Français, en s'entendant avec lui pour empêcher l'ennemi de profiter de l'événement. Bien plus, dans son admirable sang-froid, La Bourdonnais, au milieu de son infortune, ne perdit pas un moment de vue les projets qu'il avait sur divers comptoirs anglais, et particulièrement sur Goudelour, qu'il se proposait d'attaquer par terre, à défaut de vaisseaux, et de rançonner, comme il avait fait de Madras. Maître de ces deux places, il ne les eût évacuées qu'à la condition que les ennemis lui auraient fourni, pour son retour, six des vaisseaux de leur Compagnie, dont le prix se serait trouvé déduit sur la valeur des deux rançons. La Bourdonnais, ayant appris que les bâtiments de Pondichéry n'avaient eu à essuyer aucun coup de vent, pensa à exécuter, avec leur aide, un projet plus avantageux encore et moins chanceux, sur la côte du Malabar, où les Anglais possédaient plusieurs riches établissements assez mal défendus. Mais Dupleix ne voulut envoyer aucun vaisseau à celui qu'il tenait pour son rival; il fit plus : il défendit aux capitaines qui étaient dans la rade de Pondichéry d'aller joindre La Bourdonnais, quoique celui-ci les appelât à Madras au nom du roi qui l'avait investi du commandement de tous les vaisseaux de la Compagnie des Indes, et pour sauver quatre navires démâtés et des sujets français en perdition. Dupleix

et *messieurs de Pondichéry*, comme on disait alors de ceux qui composaient le conseil supérieur de cette ville, refusèrent impitoyablement tout à La Bourdonnais, jusqu'aux moindres agrès pour ses bâtiments, jusqu'à du biscuit pour nourrir ses hommes. Un guet-apens fut dressé contre l'illustre colonisateur; on lui indiqua Mergui comme point de rendez-vous des vaisseaux de la Compagnie, tandis qu'on se proposait d'envoyer au contraire ceux-ci à Achem; et s'il n'eût par hasard évité ce piége infâme, il aurait infailliblement péri avec son vaisseau démâté de tous mâts et les sept à huit cents hommes qui l'accompagnaient encore. Ce fut le refus fait par les capitaines des navires d'obtempérer aveuglément aux exigences de Dupleix qui le sauva. On leur avait remis, selon l'usage, des ordres cachetés qu'ils ne devaient ouvrir qu'étant au large. Mais les capitaines ayant déjà trouvé fort extraordinaire qu'on leur eût enlevé une partie de leurs équipages, et se défiant d'ailleurs également et des lumières et de la bonne foi de *messieurs de Pondichéry*, n'attendirent pas d'être positivement au large pour décacheter leurs ordres. Leur surprise fut extrême, lorsqu'ils virent qu'on leur enjoignait d'aller à Achem, sous le commandement de Dordelin, le plus ancien d'entre eux, et qu'il n'était nullement question de La Bourdonnais. Ils résolurent aussitôt d'aller se joindre à leur chef naturel, à celui qui avait des ordres du roi, et donnèrent avis de leur décision et de leurs motifs au conseil de Pondichéry, dont les perfides intimations restèrent désormais sans action sur eux. Ils retournèrent, avec La Bourdonnais, à Pondichéry même. Là, au lieu de récriminer comme il en aurait eu si bien le droit, La Bourdonnais tenta un dernier effort pour s'entendre avec Dupleix, et donner un nouvel éclat aux affaires des Français dans l'Inde. Après s'être vu contraint de céder, sur plusieurs points, à l'impérieux gouverneur de Pondichéry, après avoir laissé sa conquête de Madras en proie à son mortel ennemi, et abdiqué en quelque sorte son commandement des vaisseaux de la Compagnie, il revint, dans le courant du mois de décembre 1746, à l'île de France, où il trouva le successeur qu'on venait de lui donner, pour le payer de ses glorieux services.

Ce successeur, nommé David, était un homme loyal qui, au bruit du concert de louanges et de regrets qu'il entendit résonner

autour de lui en faveur de La Bourdonnais, le pria de prendre le commandement des navires de la Compagnie destinés pour l'Europe. C'était un nouveau service que l'on demandait ainsi à La Bourdonnais, tout disgracié qu'il était ; car il s'agissait de faire passer six bâtiments, dont plusieurs avaient à peine cent hommes d'équipage, au milieu des escadres anglaises qui tenaient les mers. Au passage du cap de Bonne-Espérance, les bâtiments français furent dispersés par la tempête, et La Bourdonnais se vit au moment de périr avec sa femme et ses enfants qu'il adorait. Trois de ses vaisseaux seulement le rejoignirent. Il n'en résolut pas moins de se défendre contre toute l'escadre ennemie s'il était attaqué, et, pour que le cœur ne lui faillît pas, par la pensée de la famille, au moment du danger, il fréta un petit navire portugais, afin d'envoyer par cette voie sa femme et ses enfants au Brésil, d'où un vaisseau de la même nation les ramena ensuite en France. Dans la persuasion où il était qu'il rencontrerait des escadres bien supérieures en force à la sienne, La Bourdonnais imagina une manœuvre dont aucun marin n'avait encore fait usage, mais qu'il n'eut point l'occasion de mettre en pratique, et qu'il a tue dans ses *Mémoires*, pour empêcher, dit-il, les ennemis de la France d'en profiter dans l'occurrence. Il arriva à la Martinique, où il avait ordre de relâcher et d'attendre une escorte, après avoir su éviter toute fâcheuse rencontre. Caylus commandait alors aux îles du Vent : La Bourdonnais, dont la tête travaillait toujours, s'ouvrit à lui d'un projet qui pouvait dédommager la France de toutes ses pertes, et Caylus, qui en regardait le succès comme assuré, s'associa même à lui, par acte en bonne forme, pour l'armement qu'il méditait. Après en avoir délibéré avec le gouverneur des îles, La Bourdonnais laissa ses vaisseaux à la Martinique, et, muni de passe ports et de lettres pour l'autorité hollandaise, il se jeta presque seul, sous un nom supposé et sous un déguisement, dans une barque, afin d'aller chercher à l'île Saint-Eustache, l'une des Antilles appartenant alors à la république des Provinces-Unies, des moyens de se rendre avec sûreté en Europe. Poursuivi par un vaisseau ennemi qui l'écarta de sa route, livré sans aucun instrument de mathématiques, sans carte marine, sans pilote, sur sa misérable embarcation, à tous les vents déchaînés, il n'arriva que comme par

miracle à Saint-Eustache. Un épouvantable ouragan venait d'y anéantir quarante bâtiments, et il n'y en restait pas un seul. La Bourdonnais fut obligé d'attendre pendant près de deux mois qu'un navire hollandais l'amenât en Europe; et quand il en eut enfin trouvé un, les circonstances forcèrent ce navire, qui ne savait pas quel personnage il portait, à passer en Angleterre au lieu de se rendre directement à Flessingue, comme c'était d'abord son intention.

Le long séjour que La Bourdonnais avait été obligé de faire à Saint-Eustache ayant donné le temps aux nouvelles de la Martinique d'arriver en Europe, on connaissait déjà dans les ports de la Grande-Bretagne la voie qu'avait suivie l'ancien gouverneur des îles françaises de la mer des Indes, pour repasser en France. Le navire hollandais fut visité à Falmouth; La Bourdonnais fut reconnu et conduit à Londres prisonnier de guerre. On lui donna la ville pour prison, et il y fut traité avec cette grande et fière hospitalité que les Anglais savent quelquefois exercer envers les plus nobles de leurs ennemis. La Compagnie anglaise des Indes, les ministres, les princes de la Grande-Bretagne lui firent le plus honorable accueil. L'héritier du trône le présentant à son épouse. « Voilà, dit-il, Madame, cet homme qui nous a tant fait de mal.— Ah! Monseigneur, s'écria La Bourdonnais, en m'annonçant ainsi, vous allez me faire regarder avec horreur. — Ne craignez rien, répliqua le prince, on ne peut qu'estimer le sujet qui sert bien son roi, et qui fait la guerre en ennemi humain et généreux. » Que n'eût pas donné l'Angleterre pour s'attacher un tel homme et en faire le principal instrument de sa puissance naissante aux Indes-Orientales! Mais le noble cœur du marin n'était susceptible d'aucun entraînement hostile à sa patrie, fût-elle ingrate jusqu'au dernier point envers lui.

Pendant que La Bourdonnais était si courtoisement traité dans Londres, on tramait sa perte à Paris; on l'accusait d'avoir trafiqué des intérêts de son pays, et d'avoir lâchement trahi la confiance de son souverain. Il l'apprend; et quoiqu'il eût tout à redouter de la puissance et de la rage de ses ennemis, quoique le contrôleur général Orry, son protecteur, ne fût plus aux affaires, il ne se sert plus des sentiments généreux qu'il inspire en Angleterre que pour obtenir la faveur d'aller se présenter à ses juges. Un des directeurs de la

Compagnie anglaise des Indes offrit de le cautionner corps par corps et d'y engager toute sa fortune; le gouvernement de la Grande-Bretagne, luttant en la circonstance de magnanimité avec ses particuliers, ne voulut pas d'autre garant que la parole d'honneur de La Bourdonnais, pour le laisser passer en France. L'illustre marin se rendit directement à Versailles : il y trouva tous les esprits prévenus par les *Mémoires de Pondichéry.* Celui que l'Angleterre avait laissé partir sur parole après lui avoir donné une immense capitale pour prison, celui qui était venu se livrer volontairement à ses juges, ne fut trouvé digne d'aucune confiance, d'aucun égard par la France, ou plutôt, car la France, la vraie France n'eut rien à faire là dedans, par l'imbécile gouvernement de Louis XV; à l'instigation de *messieurs de Pondichéry, messieurs de Paris*, comme on disait encore du conseil général des Indes siégeant en cette ville, La Bourdonnais fut nuitamment arrêté, en vertu d'un ordre du roi, et jeté à la Bastille. Là, sans communication avec sa famille infortunée, désespérant de pouvoir serrer encore une fois dans ses bras sa femme et ses enfants, accablé de douleurs et d'infirmités, suite de ses glorieux services et de l'odieuse captivité qu'on lui imposait, il appela vainement des juges pendant plusieurs années. Il trouva pourtant encore assez de force dans sa grande âme pour écrire ses *Mémoires* à la Bastille, et y joindre une carte de sa composition, qui pût donner une idée juste de la localité des îles de France et de Bourbon, de celle de Pondichéry, et de l'indépendance réciproque des deux gouvernements. Depuis vingt-six mois, La Bourdonnais languissait au secret, lorsqu'on lui permit de communiquer avec un conseil. Enfin, au bout de trois ans, un jugement solennel proclama l'innocence du grand homme, de l'homme de bien. Mais, atteint d'une cruelle paralysie causée par sa longue détention, douloureusement affecté au physique et au moral par l'injustice des hommes, il expira pour ainsi dire au sortir de la Bastille (17).

Cependant, sept jours à peine après le départ de La Bourdonnais, un arrêt du conseil de Pondichéry avait cassé la capitulation de Madras. Le gouverneur et le conseil anglais furent, malgré leurs justes protestations, traînés auprès de Dupleix, qui les reçut en souverain superbe. Le nabab Anaverdi-Khan ayant réclamé, selon la promesse qui lui en avait été faite, la ville de Madras, le

gouverneur français des Indes donna ordre qu'on lui en fermât les portes. Le nabab vint assiéger la place ; mais le commandant nommé par Dupleix, et surtout huit à neuf cents hommes que La Bourdonnais y avait laissés, par suite de l'ouragan qui avait ruiné son escadre dans le courant d'octobre 1746, dégagèrent Madras. Dupleix se trouva ainsi entraîné dans une guerre avec son premier allié qui, dès ce moment, se voua corps et âme aux Anglais. Brûlant de s'illustrer et de justifier son ambition et sa conduite envers La Bourdonnais par de grands résultats, le gouverneur français insulta par deux fois l'établissement anglais de Goudelour, mais ne le prit pas.

Les ennemis venant mettre à leur tour le siége devant Pondichéry, fournirent à leur fier rival une occasion de se relever avec éclat des échecs éprouvés par ses armes devant Goudelour. L'amiral Boscawen, après avoir manqué l'île de Bourbon, arriva, dans les premiers jours d'août 1748, du côté de Pondichéry avec quarante bâtiments, dont moitié étaient armés en guerre, et parmi lesquels on comptait six vaisseaux de ligne, deux frégates et une galiote à bombes. C'était la plus redoutable escadre que l'on eût encore vue dans la mer des Indes. Boscawen, ayant résolu d'attaquer Pondichéry par terre, après avoir opéré le débarquement de ses troupes, partit du fort Saint-David qui appartenait à sa nation, tandis que la majeure partie de son escadre se tenait prête à seconder ses mouvements par mer. Elle se trouva avec lui, le 22 août, devant le fort d'Ariancoupam, occupé par les Français, et où ceux-ci, commandés par les officiers de Latour, Dauci, Prévôt de La Touche, La Borderie, le chevalier Law, neveu du fameux Law, et par l'ingénieur en chef Paradis, lui firent tout d'abord éprouver une rude défaite. Les Anglais perdirent un temps précieux devant cette masure dont la défense n'était faite que pour les épuiser d'avance, et quand on la leur abandonna enfin, on était tout à fait prêt à les bien recevoir devant Pondichéry.

Cette ville était, dans ce temps, une des plus belles et des plus fortes de toute la côte. Les rues s'y montraient tirées au cordeau, et les maisons des Européens y étaient bâties de briques, à la romaine, avec un seul étage, tant parce qu'on y manquait de bois que parce qu'on y craignait les vents. On y voyait de belles allées

d'arbres, à l'ombre desquels les tisserands travaillaient les toiles de coton de l'Inde, si estimées en Europe. On comptait, à cette époque, dans Pondichéry, cent vingt mille habitants chrétiens, mahométans et gentous. La ville pouvait avoir quatre lieues de circuit (18).

Trois personnages surtout s'occupaient avec une activité et une habileté admirables de la défense de la place : Dupleix d'abord, l'ingénieur Paradis, homme que l'on regrette de compter au nombre des plus passionnés contre La Bourdonnais, et Charles-Joseph Patissier de Bussy-Castelnau, destiné à se faire un nom célèbre dans l'Inde (19). Dupleix sut être tout : administrateur, munitionnaire, ingénieur, artilleur, général. S'étant rendu à l'une des portes de Pondichéry, celle de Villenour, il examinait du haut d'un bastion les différents mouvements des ennemis et en donnait à chaque instant avis à Paradis, qui mesurait là-dessus ses démarches. Il régla les postes que chaque capitaine devait occuper, et confia aux troupes de marine tous ceux du bord de la mer. Les vaisseaux ennemis, qui étaient mouillés vis-à-vis d'Ariancoupam, passèrent du sud au nord, à l'exception de trois, et vinrent se mettre par le travers d'un coteau où les troupes de débarquement étaient campées. Le 8 septembre, à la pointe du jour, l'armée anglaise descendit ce coteau pour venir camper dans la plaine, à quelques mètres des limites de Pondichéry. Un mortier, transporté au plus vite en face d'eux, brûla leurs tentes, leur tua plusieurs soldats, et les força à se retirer, pendant la nuit, pour se mettre hors de portée, et à asseoir définitivement leur camp sur la hauteur qu'ils venaient de quitter. Ce fut un amer désappointement pour Boscawen, qui s'était publiquement vanté de brusquer ses attaques, d'aller ouvrir la tranchée au pied des glacis, et d'emporter Pondichéry en huit jours. On n'avait jusque-là ressenti le feu des ennemis que du côté de la terre. Leur galiote à bombes vint, durant la nuit, se joindre à quatre de leurs vaisseaux qui occupaient presque le milieu de la rade. Les batteries du bord de la mer tirent un feu terrible sur cette galiote, et la forcèrent à se mettre en place hors de la portée du canon des Français. Les bombes qu'elle lança causèrent peu de dommages pendant toute la durée du siége. Le 11 septembre, les Anglais ouvrirent la tranchée à la gauche d'un petit village,

en face d'un premier bastion situé au nord de la porte de Valdaour, et à douze cents mètres de l'ouvrage le plus près de la place. Une sortie fut faite contre eux, dans laquelle on perdit l'ingénieur en chef Paradis, intrépide autant qu'habile homme; il en inspirait si singulièrement aux soldats, que ceux-ci, jouant sur son nom, avaient coutume de dire qu'ils suivraient ce *Paradis jusqu'en enfer*. C'est alors que Dupleix eut surtout besoin de déployer ses talents innés d'ingénieur militaire. Il ne manqua pas une minute aux circonstances; il sut profiter de toutes les fautes des ennemis, les vainquit dans plusieurs sorties, et, par ses soins, de nouvelles batteries, à chaque instant démasquées, les tinrent toujours à plus de trois cents mètres de la place. Dupleix, durant cette belle et mémorable défense, n'eut d'autre tort que de faire détruire un temple indou qui gênait ses plans, et dont la ruine lui mit à dos les populations des environs. Boscawen appela celles-ci à lui, leur promettant de respecter et de relever leurs temples; il y gagna un secours de mille hommes, tant fantassins que cavaliers. Les Hollandais de Negapatnam détachèrent aussi en sa faveur deux cents soldats de la garnison. Mais rien n'y fit. Secondé particulièrement par les troupes que La Bourdonnais avait laissées dans l'Inde, Dupleix, après avoir repoussé les assiégeants de partout, en vint jusqu'à faire enlever leurs convois, et leurs canons. Le 4 octobre, les vaisseaux ennemis, qui jusqu'alors avaient été spectateurs oisifs de la défaite de leurs gens, parurent enfin vouloir prendre part à l'affaire. Un d'entre eux, pour frayer le chemin aux autres, vint mouiller sous les batteries françaises; mais quelques coups de canon qu'on lui tira, et qui l'atteignirent en plein bois, l'obligèrent de pousser promptement au large. Toutefois les Anglais ayant achevé toutes leurs dispositions pour battre en brèche, et ayant démasqué toutes leurs batteries, leurs vaisseaux revinrent à la charge. Dans la journée du 8 octobre surtout, qui fut l'une des plus chaudes du siége, ceux-ci tirèrent, avec une fureur inexprimable, depuis six heures du matin jusqu'à plus de six heures du soir sans aucune interruption. La galiote s'unissait à eux, et envoyait ses bombes deux à deux. Du côté de la terre, même bruit, même activité, même furie. A l'impétueux éclat de deux cents boulets partant tous à la fois et dont les sifflements, joints à la détonation

du canon, annonçaient la rapide arrivée, on eût dit tous les vents déchaînés par rafales. Les vaisseaux ennemis à eux seuls envoyèrent, durant cette journée, près de vingt mille boulets qui servirent pour la plupart d'approvisionnement à la place : car, excités par l'appât des récompenses que promettait Dupleix, les soldats de Pondichéry, courant à travers les rues après cette grêle de fer, en ramassèrent plus de quatorze mille, qui furent scrupuleusement renvoyés à l'ennemi. Tout l'effort des Anglais n'aboutit guère qu'à la mort de quelques hommes, dont cinq à six Français seulement. Le feu des batteries extérieures et des bastions de Pondichéry ralentit enfin et fit taire celui des assiégeants. La nuit était profonde alors. Grande fut la surprise des ennemis, qui s'attendaient à ne plus voir, après tant de foudres lancées par eux, qu'une ville ensevelie sous ses ruines, de retrouver, le lendemain, Pondichéry encore debout, tous ses bastions réparés, ses brèches fermées, Pondichéry enfin disposé à ne leur pas céder d'un pouce. Mais ce qui ne les surprenait pas moins, c'était de voir, à chaque moment, une nouvelle batterie éclore, se démasquer et frapper. Le 10 octobre, Dupleix fit démasquer la dernière, qui leur démonta plusieurs canons et leur enleva presque entièrement l'espérance. Quelques tentatives furent encore faites par eux pendant plusieurs jours; mais, voyant qu'elles ne réussissaient pas mieux que les précédentes, ils quittèrent enfin la partie. Le 16 octobre, Dupleix envoya prendre possession de la tranchée qu'ils venaient d'abandonner, et le lendemain on vit toute l'armée anglaise se replier vers Ariancoupam, qu'elle évacua presque aussitôt. L'escadre de Boscawen se retira à Goudelour. Après trente-huit jours de tranchée ouverte, et cinquante-sept jours depuis l'entrée des Anglais sur le territoire français, Pondichéry fut délivré du côté de la terre et du côté de la mer. L'ordre n'avait pas été un seul moment troublé dans la ville. La gloire de Dupleix fut au comble. Il remplit l'Indoustan de son nom. Bientôt il reçut de France, avec le titre de marquis, la grande croix de Saint-Louis.

Quelque chose cependant vint affaiblir en lui la joie du triomphe. La paix avait été signée en Europe, à Aix-la-Chapelle, le 18 octobre 1748; et l'une des principales conditions était le retour de Madras à la Compagnie anglaise. Dupleix eut le crève-cœur de

restituer cette ville à ses anciens possesseurs sans même avoir reçu d'eux la rançon dont ils étaient convenus avec La Bourdonnais.

La dernière paix d'Aix-la-Chapelle aurait pu être plus favorable à la France qu'elle ne le fut en effet. On avait remporté de beaux succès sur terre, sans compter les succès dans l'Inde. Mais un nouveau ministre en jupon, ou, pour mieux dire, une régente, la marquise de Pompadour, avait décidé, pour complaire à Marie-Thérèse d'Autriche, que la paix serait faite à toutes ces conditions. Les choses, quant à la France, furent remises en l'état où elles étaient avant la guerre. L'île Royale, avec Louisbourg, lui fut rendue. Il fut convenu que la ville de Dunkerque resterait fortifiée du côté de la terre. En revanche, la nouvelle maison régnante d'Angleterre exigea et obtint que Charles-Édouard Stuart, fils du prétendant Jacques III, fût contraint de sortir de France. Moyennant quoi on fut censé, jusqu'à nouvel ordre, être en bonne intelligence avec l'Angleterre, qui s'était d'ailleurs soigneusement ménagé une cause prochaine de rupture, en laissant indécise la question des limites de l'Acadie et du Canada.

Peu après la paix d'Aix-la-Chapelle, le ministre de la marine Maurepas fut frappé de disgrâce par la toute-puissante volonté de la marquise de Pompadour. Il devait un jour reparaître aux affaires avec un grand éclat d'intrigue, mais non plus comme ministre de la marine. Malgré la légèreté proverbiale de son caractère, il avait assez volontiers secondé les travaux théoriques du métier. On lui devait la fondation, à Paris, d'une école publique de construction navale, où les talents du savant Duhamel (20) et de quelques autres maîtres habiles formèrent d'excellents élèves, et soumirent à des calculs exacts ce qui n'avait le plus souvent été jusque-là que le résultat de la routine. On devait en outre, à l'appui et aux ordres de Maurepas, de nouvelles cartes marines, l'examen de certaines côtes et de certaines positions peu connues, plusieurs voyages profitables à la science et aux découvertes, et l'adjonction d'astronomes et de géomètres au département de la marine.

Le dernier acte important du ministère de Maurepas fut l'ordonnance, en date du 27 septembre 1748, portant réunion du corps de la marine des galères à celui de la marine des vaisseaux. En vertu de cette ordonnance, la charge de général des galères, que le chevalier d'Orléans avait conservée jusqu'à sa

mort, récemment survenue, fut supprimée, ainsi que celle de lieutenant général des mêmes bâtiments. Les chefs d'escadre, capitaines et autres officiers des galères, furent incorporés dans la marine des vaisseaux, pour y prendre rang suivant leur grade et leur plus ou moins d'ancienneté. Il ne dut plus y avoir à l'avenir de différence pour la couleur ni pour la forme entre les pavillons des vaisseaux et ceux des galères. L'étendard quadrangulaire de damas rouge aux armes de France, semé de fleurs de lis d'or de la galère réale, et l'étendard de combat chargé d'une Vierge en assomption, sous la protection de laquelle les galères de France avaient si longtemps combattu avec gloire, cessèrent pour jamais d'être déployés. Le désarmement de toutes les galères fut opéré dans les ports du royaume. La même ordonnance régla que les chiourmes au lieu de se tenir, comme devant, à bord des galères, seraient gardées à terre dans des bagnes, salles de force ou autres lieux destinés à les renfermer. L'ordonnance de 1748 peut être considérée comme le coup de grâce porté à la marine des galères en France. On avait fini par trouver, dit Vial-Duclairbois, auteur contemporain, que ce genre de bâtiments était incommode dans ses distributions, fort coûteux, de ressources presque nulles pour la guerre, peu fait pour résister au mauvais temps et incapable d'être livré aux grandes navigations; que si les galères avaient, il est vrai, l'avantage de tirer peu d'eau, de pouvoir naviguer près des côtes, d'aller, en temps de calme, à l'aviron, et de pouvoir alors incommoder les vaisseaux en les enfilant et en ne se présentant jamais devant leurs batteries, cet avantage précaire, qui n'avait que la durée du calme, ne suffisait pas à compenser une foule d'inconvénients qui leur étaient propres et les rendaient impuissantes à tenir devant la force et l'artillerie des vaisseaux de ligne. Mais peut-être sera-t-il permis d'ajouter que pour rendre certains offices le long des côtes, pour opérer les débarquements et aussi pour remorquer les vaisseaux en mauvais état, les galères n'étaient pas encore tellement à dédaigner qu'on dût les supprimer entièrement et sans appel, à une époque où l'on ne pouvait songer à les remplacer avec avantage par la marine à vapeur.

CHAPITRE X.

De 1748 à 1757.

Suite du règne de Louis XV. — Rouillé de Jouy, ministre de la marine. — Fondation d'une académie de marine, en 1752. — La guerre continue dans l'Inde. — Puissance extraordinaire de Dupleix. — La Compagnie des Indes en prend ombrage et le rappelle. — Fin de Dupleix. — Débats entre la France et l'Angleterre au sujet des limites du Canada. — La guerre commence dans le Canada avant d'avoir lieu en Europe. — Prise de trois vaisseaux français pendant la paix et pirateries des Anglais. — Machault d'Arnouville, ministre de la marine. — Personnel militaire de la marine. — Les descendants de Jean Bart. — Matériel de la marine à cette époque. — Louis XV se décide à demander des réparations à l'Angleterre. — Réponse du ministre Fox. — Expédition de Port-Mahon. — Flotte de La Galissonière. — Bataille navale de Port-Mahon. — Défaite et condamnation de l'amiral Byng. — Prise de Port-Mahon et de l'île de Minorque. — Caractère et mort de La Galissonière. — Combats de détail sur mer. — Affaires de la Nouvelle-France. — Combat naval de la division de Beaussier. — Combat naval de la division d'Aubigny. — Prise du vaisseau anglais *le Warwick*. — Les corsaires français.

Antoine-Louis Rouillé, comte de Jouy, qui descendait d'une ancienne famille de robe, et qui lui-même avait occupé les charges de conseiller au parlement de Paris, d'intendant du commerce, de directeur de la librairie, de conseiller d'État et de commissaire près la compagnie des Indes, fut installé, le 26 avril 1749, au département de la marine, à la place de Maurepas, qui se reposait dans le délicieux exil de Pontchartrain, où une sorte de petite cour l'avait suivi, prévoyant le retour de sa fortune. Rouillé avait d'excellentes intentions et était capable de les réaliser. Il contribua à l'institution d'une Académie royale de marine, à Brest, en 1752, dont il donna le règlement et de laquelle le capitaine de vaisseau, depuis lieutenant général des armées navales, Bigot de Morogues, plus connu comme théoricien que comme homme d'action, fut le premier directeur annuel. Rouillé,

à l'exemple de son prédécesseur, seconda les études astronomiques parmi les marins, fit aussi faire quelques voyages scientifiques, et acheta, pour les réunir au dépôt de la marine, les vastes collections astronomiques et géographiques de Joseph-Nicolas Delisle (1). On assure que, dans son désir de bien faire et de relever la marine française, non sous le rapport de l'art et de la science, car de ce côté elle n'était point déchue et se tenait au pair de la marine anglaise, mais sous le rapport de la puissance militaire, Rouillé ne demandait que trois ans pour donner à la France quatre-vingts vaisseaux de ligne. C'était assurément plus facile, en supposant l'État assez riche, que de lui donner en même temps assez de matelots exercés pour monter ces vaisseaux. Quoi qu'il en soit, l'Angleterre ne voyait point ces efforts du nouveau ministre d'un bon œil, et sa résolution était prise d'avance d'y mettre obstacle, dès qu'elle se serait reposée un peu de la dernière guerre, et aurait encore accru, à la faveur de quelques années de paix, ses moyens d'attaque, déjà si grands.

Vers cette époque, les Anglais, jaloux du commerce que la Compagnie de Marseille faisait avec la côte septentrionale d'Afrique, et comprenant toute l'importance d'une position fixe sur cette côte, voulurent mettre à profit un différend qui existait entre eux et la Régence d'Alger, pour obtenir du dey, avec la diminution de cinq à trois pour cent sur les marchandises qu'ils apportaient, *un établissement solide dans ses États*, telles étaient les expressions, à l'exclusion de toute autre nation. Le dey s'y refusa péremptoirement.

La paix conclue en Europe n'avait pas eu la puissance d'arrêter le mouvement belliqueux qui régnait dans les deux Indes. Aux Indes-Orientales, Dupleix, impatient de réparer l'échec que la restitution de Madras avait fait éprouver à son système conquérant, s'immisça plus que jamais dans les querelles qu'avaient entre eux les princes du pays; il en souleva, en organisa même de nouvelles avec cette passion qu'il mettait à tout, sans s'inquiéter s'il rencontrerait l'Angleterre sur son chemin. Chanda-Saeb, ayant recouvré sa liberté, et s'étant réuni à un autre personnage, nommé Mouzafer-Sing (2), qui élevait des prétentions sur la soubabie de Dekhan, pendant que son allié aspirait pour lui-même à la conquête des nababies d'Arcate et de Carnate, Dupleix or-

donna à un corps de Français d'aller seconder la commune ambition des deux princes. On résolut d'abord d'attaquer le nabab régnant du Carnate. Anaverdi-Khan voulut résister; mais une bataille qu'il perdit, le 23 juillet 1749, lui enleva le trône et la vie. Dupleix donna aussi la nababie de Carnate à Chanda-Saëb. Les Anglais restèrent, en apparence, paisibles spectateurs de cette première révolution. Ils laissèrent un moment Chanda-Saëb, assisté des Français, continuer ses conquêtes; mais leur inaction dura peu. Sans demander aucune explication au conseil de Pondichéry, sans publier aucun manifeste, le conseil de Madras ordonna au colonel Laurence d'aller combattre les Français et leurs alliés, et de soutenir Nazir-Sing, soubab alors régnant du Dekhan. A la première rencontre des deux armées de Nazir-Sing et de Mouzafer-Sing, le colonel d'Auteuil, qui commandait les Français, envoya dire au colonel Laurence que son intention n'était point de verser le sang européen, mais que, ne sachant pas dans quel quartier étaient les Anglais, il ne pouvait répondre que son artillerie ne blessât aucun d'eux. Le colonel lui fit répondre que le pavillon britannique, toujours déployé dans son quartier, lui indiquerait où seraient les Anglais, qu'il serait attentif, de son côté, à épargner le sang européen, mais qu'il rendrait coup pour coup. Ce n'était donc encore avec les Anglais que la guerre derrière un rideau; mais elle ne pouvait manquer de dégénérer bientôt en guerre ouverte.

Tout semblait tourner à l'avantage des alliés de l'Angleterre, quand Nazir-sing ayant été tué dans une sédition, Mouzafer-Sing, qui était son neveu, et qui avait sollicité de lui son pardon, quelque temps auparavant, fut retiré de l'oubli où on l'avait momentanément confiné, et proclamé, par suite de la politique de Dupleix, soubab de Dekhan. Dans sa reconnaissance, le nouveau prince régnant donna d'immenses sommes d'argent à Dupleix, le combla d'honneurs, et le déclara gouverneur d'un vaste territoire, avec le titre de munsah, ou commandant de la cavalerie.

Dès lors, Dupleix prit le costume et les façons des princes de l'Indoustan; il eut une cour qui lutta de splendeur avec les plus brillantes de ce somptueux pays, ne permit plus qu'on l'approchât sans que des présents fussent déposés à ses pieds, se rendit presque invisible, et quand, de hasard et comme par

grâce, il se montra, ce fut trônant sur un éléphant tout couvert de soie, d'or et de pierreries.

Le superbe gouverneur de Pondichéry, il faut lui rendre cette justice, en stipulant pour ses intérêts, n'avait point oublié ceux de son pays. Il obtint d'abord qu'il n'y aurait point d'autre monnaie courante dans la nababie de Carnate que l'argent français; il fit céder ensuite à la Compagnie des Indes un beau territoire aux environs de Pondichéry, valant quatre-vingt-seize mille roupies; un autre près de Karikal, estimé cent six mille roupies de produit annuel; enfin Masulipatam et ses environs, dont le revenu était de près de cent cinquante mille roupies; cessions qui, ensemble, pouvaient produire plus d'un million de revenu de France. Dupleix n'avait pas oublié non plus les intérêts de son allié Chanda-Saëb, qui fut confirmé dans la nababie d'Arcate. Mouzafer-Sing ayant péri au milieu d'une victoire qu'il remporta, avec l'aide d'un corps de Français, contre deux nababs révoltés, Bussy, lieutenant de Dupleix, fit proclamer Salabet-Sing, frère du défunt, au détriment d'un fils laissé par ce dernier; et la France continua à dominer sur toutes les provinces et les capitales des vastes domaines du Dekhan, sur l'altière Aurengabad et la féerique Golconde. Bussy, politique non moins adroit qu'éminent capitaine, régnait dans le Dekhan sous le nom de Salabet-Sing. Pour récompenser les Français de l'avoir fait triompher dans une guerre qu'il eut à soutenir contre les Marattes, Salabet-Sing leur céda, par un traité signé en 1753, les provinces de Mustaphanagar, Elore, Rajamundrum, qui, jointes à celle de Condavir, formaient une étendue de deux cents lieues environ, et donnaient un revenu de plus de douze millions de livres. Cette riche et pacifique conquête fut due aux négociations de Bussy, qui régla d'une manière supérieure l'administration des nouveaux domaines cédés à la France. Une insurrection contre les Français, qui éclata à la cour du Dekhan, ne servit qu'à relever le mérite de Bussy. Ce personnage, menacé par le soubab lui-même, qu'un ministre malencontreux venait de transformer en ennemi de la France, fit, à la tête de cinq ou six cents Européens, une admirable retraite à travers un pays inconnu, et devant une armée de plus de cinquante mille hommes. Arrivé à Hyderabad, forte position à trois lieues environ de Golconde, il

s'y vit assiéger, mais là, il résolut de tenir tête. Loin de se renfermer dans la place, Bussy signala chaque journée par des attaques heureuses sur le camp des assiégeants. Toutefois, il avait donné avis au gouverneur de Pondichéry de sa situation, qui pouvait, en se prolongeant, devenir alarmante. Dupleix envoya sur-le-champ au secours de son lieutenant le chevalier Law avec six cents Français; ils débarquèrent à Masulipatam, et franchirent avec une hardiesse incroyable l'espace immense qui sépare cette dernière ville d'Hyderabad. Le plein soleil éclairant leur venue victorieuse, Law et sa petite troupe passèrent à travers toute l'armée de Salabet-Sing, qui, stupéfait d'une si fière audace, n'osa bouger, et laissa les six cents Français entrer triomphalement dans Hyderabad. Secondé de ce renfort, Bussy se disposait à marcher au camp du soubab révolté, quand celui-ci, effrayé, implora son pardon. Il lui fut accordé à certaines conditions, particulièrement celle du renvoi de son ministre, et Bussy consentit à rentrer dans la capitale du Dekhan, pour y protéger le vaincu contre ses propres sujets et contre les intrigues et les armes de l'Angleterre.

Les Anglais avaient eu l'intention de prendre part à la guerre, et Salabet-Sing, oubliant qu'il devait sa fortune aux Français, les en avait sollicités; mais comme les Anglais se rendaient déjà à l'invitation, ils avaient appris que le Bengale était sur le point de leur échapper, et avaient tourné toutes leurs forces de ce côté. Bussy, après s'être fait reconnaître dans les territoires nouvellement cédés à la France, ici par les négociations, là par la terreur de ses armes, exigea que les comptoirs anglais, échelonnés en grand nombre sur la côte de ces territoires, fussent au plus vite abandonnés. Ceux de Madapollam, d'Ingeram, de Baudermalanka, de Vizagapatam, et celui même de Masulipatam, ne firent aucune résistance.

Les Français se trouvèrent, en peu de temps et sans partage, maîtres de presque toute la côte de Coromandel et de celle d'Orixa. Ils possédaient, dans l'Inde, une étendue de territoire plus grande que la France elle-même, et qui était habitée par près de quarante millions d'hommes. Les Portugais, les premiers des Européens qui aient conquis une puissance dans l'Inde, et après eux les Hollandais, leurs vainqueurs, n'y avaient jamais

joui d'une aussi vaste et réelle domination ; les Anglais n'y comptaient, pour ainsi dire pas, à cette époque, aux yeux des populations indigènes, lorsqu'on y comparait leur renommée et leur puissance à celle des Français, dont l'empire majestueux absorbait un tiers des immenses États du Mogol.

Dupleix, si bien secondé par son lieutenant Bussy, sorte de grand-vizir qui n'apparaissait lui-même aux regards des Indous que tout ruisselant de pierreries, au fond d'une tente de soie et d'or, et à travers une brillante garde guerrière ; Dupleix, déjà prince de tant de princes, souverain de tant de belles et riches provinces, jugea d'un coup d'œil que, s'il recevait seulement un peu d'aide de la mère-patrie, il n'y aurait plus, pour celle-ci comme pour lui, de bornes capables d'arrêter le cours de tant de succès ; il écrivit aux directeurs de la Compagnie, à Paris :

« S'il vous faisait plaisir de vous emparer du royaume de Tanjaour, un sol productif, une population nombreuse, industrieuse, quinze millions de revenu immédiatement, et un avenir plus riche encore, parlez, ce royaume est à vous ; je l'aurai à votre heure et à votre convenance ; que si telle autre province vous plaît encore, parlez, vous dis-je, elle est également à vous. La France règne ici ; quand elle se montre, on s'incline. »

Enfin, Dupleix songea, non plus seulement à balancer le pouvoir du Grand Mogol lui-même, mais à l'éclipser, à l'absorber dans le sien propre, et il demanda à l'entreprenant exécuteur de ses ordres souverains s'il n'entrevoyait pas la route qui pouvait le conduire jusque dans Delhi, la capitale de tout l'empire des successeurs de Baber, le fondateur de la puissance maintenant disparue des Tartares Mongols dans les plus riches contrées de l'Asie (3). « Mettez-nous en force, lui répondit Bussy, et avant un an l'empereur mogol tremblera au seul nom de Dupleix. » En effet, dix mille Français, moins peut-être, envoyés à cette époque dans l'Inde, y eussent conquis aisément, au profit de leur pays, tout ce que l'Angleterre y possède aujourd'hui. Toutefois, les Anglais, qui ne manquaient pas alors plus qu'à présent à eux-mêmes, et qui recevaient chaque jour de nouveaux renforts, entretenaient dans le Carnate une guerre dont les résultats étaient beaucoup moins favorables à la France que ceux de la guerre du Dekhan. Ils opposaient avec opiniâtreté, de ce

côté, un rival à Chanda-Saëb dans la personne de Méhémet-Ali-Khan. Dupleix, d'Auteuil et Law y eurent en face trois Anglais célèbres, Saunders, Laurence et Clive, qui devaient un jour, le dernier surtout, donner l'Inde à leur patrie. Clive s'empara d'Arcate de la manière la plus brillante; et s'y trouvant bientôt assiégé, à quatre reprises, par les Français et leurs alliés, il s'y défendit plus brillamment encore. Chanda-Saëb périt victime d'un infâme guet-apens, dans lequel les Anglais et leurs alliés l'avaient fait tomber. Clive et Laurence ternirent singulièrement leur gloire dans cette circonstance, et il en est resté une tache éternelle à leur honneur. Dupleix ne se laissait point abattre; au contraire, il se sentait animé par les revers qu'il éprouvait dans le Carnate. Il négociait pour la paix, mais c'était toujours les armes à la main.

Les Anglais proposaient que Méhémet-Ali-Khan fût reconnu pour nabab d'Arcate; les Français voulaient que leurs adversaires évacuassent toutes les places prises par eux dans le Carnate, qu'ils ne missent aucun obstacle aux concessions faites par Salabet-Sing à la France et à Dupleix, qui avait été associé par ce soubab au gouvernement du Dekhan. On contesta les titres invoqués par Dupleix, et lui-même il contesta les titres invoqués par les Anglais, ainsi que par Méhémet-Ali-Khan, leur protégé. Les négociations furent rompues; les hostilités recommencèrent, et les Anglais, commandés par Laurence, essuyèrent une sanglante défaite près de Seringham. En somme, si les Français avaient éprouvé des revers dans la nababie de Carnate, ils commençaient à s'y relever par de nouvelles victoires, et en général, dans le Dekhan, leur succès était complet. Eux seuls de tous les Européens, à cette époque, pouvaient dire qu'ils possédaient un empire dans l'Inde.

C'est alors, en 1754, que, plus jalouse que les Anglais eux-mêmes de la vaste autorité de son principal agent, la Compagnie française fit l'immense folie de rappeler Dupleix et d'envoyer dans l'Inde un commissaire, nommé Godeheu, pour conduire les affaires à sa place. Ce dernier arrivait avec une mission pacifique jusqu'à la lâcheté, jusqu'à l'abandon des droits acquis. Un traité fut signé avec les Anglais, dont le premier article anéantissait toutes les prétentions honorifiques de Dupleix, et portait que

les deux Compagnies renonçaient à toute espèce de dignité dans l'Inde, et à se mêler des querelles qui pourraient survenir entre les princes du pays. Par les autres articles, on établissait un équilibre à peu près exact entre les diverses possessions de ces deux Compagnies qui s'engageaient à ne plus solliciter de nouvelles concessions des soubabs ni du Grand Mogol. Le commerce devait être libre partout aux deux nations.

Le départ de Dupleix fut un jour de triomphe pour les Anglais. C'était pour eux plus que le gain de plusieurs batailles, de plusieurs provinces. A un génie vaste et profond, à une ardeur infatigable pour le travail, à un courage inébranlable, même au milieu des plus grands revers, Dupleix joignait une connaissance inappréciable des intérêts, des forces, des liaisons de tous les princes de l'Inde. Il entretenait des correspondances partout, et, de son cabinet de Pondichéry, il négociait à la même heure dans Delhi, dans Pounah, dans Golconde, dans Patna et dans Madras. En lui surtout brillait le diplomate consommé; on le vit plus d'une fois se faire des amis de ses plus redoutables ennemis. Il excellait aussi dans l'art de se créer des ressources : souvent sans argent, n'en recevant jamais de sa compagnie, il trouvait le moyen de remplir son trésor; il y versa plusieurs fois de ses propres deniers. Sans soldats, il en faisait naître. Dupleix eut à subir la peine du talion, c'est-à-dire que le sort de La Bourdonnais, moins la Bastille, lui fut réservé. La Compagnie française, qui avait eu le tort immense de persécuter l'un pour complaire à l'autre, ne sut pas même se conserver ensuite celui qu'elle avait trop écouté sans doute dans cette affaire, mais qu'elle n'aurait pas dû abandonner alors qu'il n'était plus temps, alors que seul désormais il était capable de maintenir la dignité et la puissance de la France dans l'Inde. Mais à cette Compagnie qui, selon l'expression de Voltaire, ne savait faire ni la paix ni la guerre, il ne fallait point de grands hommes; elle n'était pas à leur hauteur, et, sans but glorieux, sans patriotisme, n'ayant uniquement en vue que les dividendes de ses actions, elle ne cessa pour ainsi dire pas un instant de mériter le sort qui devait la frapper. Le gouvernement de Louis XV, en dernier lieu, fit également défaut à la puissance française dans l'Inde. La crainte de se brouiller avec l'Angleterre l'engagea à soutenir, à pousser même la Compagnie dans la voie

des concessions, et à faire disgracier Dupleix. Ce personnage, naguère encore si imposant et superbe, n'avait pu se défendre de verser des larmes de regret et d'orgueil outragé, en quittant cette belle presqu'île de l'Indoustan où, depuis plus de trente années, il avait rendu le nom français respectable entre tous, où il s'était élevé lui-même au rang des souverains, où il avait vu des médailles se frapper en son honneur, où une ville entière, celle de Dupleix-Fateabad, la ville de la victoire de Dupleix (4), était sortie de terre à sa voix, pour transmettre le souvenir de sa gloire et de son véritable règne aux générations futures. En Europe, à Paris, des douleurs plus poignantes encore attendaient Dupleix : en butte à une foule d'accusations, peu plaint généralement à cause des persécutions coupables qu'il avait fait supporter à La Bourdonnais, il ne put obtenir justice de la Compagnie dont il avait été longtemps la fortune et l'orgueil, et celui qui avait distribué des trônes, qui lui-même avait plané, presque l'égal du Grand Mogol, au-dessus des grands feudataires de l'Inde, fut vu, dans Paris, traînant après soi une sorte d'indigence, allant frapper de porte en porte pour y solliciter la justice qu'il n'obtenait jamais et se dissimulant parfois, comme une ombre furtive, au détour des rues, pour échapper à l'œil d'un créancier qui le poursuivait, aux effets de quelque contrainte par corps qui le menaçait. Quand il mourut, en 1763, il venait de publier un Mémoire où s'étalait, à côté de l'amertume d'un grand cœur blessé, le souvenir de la gloire passée, des services rendus, et la magnifique perspective de puissance qu'il avait offerte à son pays dans l'Inde. C'est un fait acquis à l'histoire que les Anglais n'ont été que les imitateurs de Dupleix. Il leur a enseigné comment, avec une poignée d'Européens, on pouvait conquérir l'Inde entière (5).

Mais pendant que le gouvernement dégradé de la France sacrifiait hommes et choses du côté de l'Inde, pour avoir la paix avec l'Angleterre, celle-ci, toujours plus exigeante à mesure qu'on lui cédait davantage, tentait envahissements sur envahissements en Amérique. La Galissonière avait naguère conçu et fait adopter un plan de jonction entre le Canada et la Louisiane, au moyen d'une chaîne de forts et d'établissements le long de l'Ohio et du Mississipi, à travers les régions désertes qui séparaient ces vastes

pays à l'ouest des lacs. Le but de la Galissonière avait été non-seulement d'établir une communication, moins difficile et moins longue que par le nord, entre les deux colonies, et de pouvoir faire parvenir en France, par la Louisiane, les dépêches durant l'hiver, quand l'embouchure du fleuve Saint-Laurent est fermée par les glaces, mais encore de resserrer les Anglais entre les monts et la mer. Quoiqu'on ne lui eût pas donné, à beaucoup près, les moyens de poursuivre le plan adopté, néanmoins il avait commencé à le mettre à exécution, et tant qu'il avait été au Canada, les Anglais, loin de s'agrandir sur le continent américain, s'y étaient tenus sur la défensive. En 1749, peu de temps après la signature du traité d'Aix-la-Chapelle, La Galissonière avait été chargé de régler avec les commissaires d'Angleterre les limites entre les colonies françaises et les colonies anglaises, sur le continent septentrional d'Amérique. Mais dès lors on n'avait pu s'entendre, et la Galissonière était revenu en France, après avoir maintenu avec fermeté et dignité ce qu'il croyait être les droits de son pays.

La Jonquière étant mort à Québec, en 1752, le marquis Duquesne, capitaine de vaisseau, depuis chef d'escadre, homme dont on louait l'esprit et les talents, avait été nommé gouverneur de la Nouvelle-France à sa place. Il se montra également décidé à ne point souffrir d'empiétements de la part des Anglais : il écrivit aux gouverneurs de New-York et de Pensylvanie qu'il ne permettrait point à leurs nationaux de faire des établissements sur les bords de l'Ohio, qui faisaient partie du Canada, et que les marchands anglais qui y seraient trouvés seraient arrêtés. De son côté, Hamilton, gouverneur de Pensylvanie, envoya le major Georges Washington, celui-là même qui devait tant s'illustrer comme principal fondateur de l'indépendance des États-Unis, sommer les Français d'évacuer un fort qu'ils occupaient sur le lac Érié, près du Niagara, parce que, prétendait-il, ce fort était sur le territoire anglais. En résumé, dans la Nouvelle-France, non-seulement l'Angleterre revendiquait l'Acadie tout entière, ou Nouvelle-Écosse, qui lui avait été cédée par le traité d'Utrecht, en poussant les limites de cette contrée jusqu'à la rive méridionale du fleuve Saint-Laurent, mais encore une vaste étendue de pays au delà des monts Apalaches, et la possession

des bords de l'Ohio, rivière importante, qui servait de canal de communication entre le Canada et la Louisiane.

Dans le golfe du Mexique, l'Angleterre élevait d'autres prétentions; elle voulait s'adjuger les îles alors appelées neutres, c'est-à-dire celles que l'on avait assignées pour refuge aux Caraïbes, parce qu'elle prévoyait combien la culture en serait avantageuse à son commerce, et combien, en les possédant, elle nuirait à celui des autres puissances maritimes. Le ministère anglais, en ayant l'air d'abord de vouloir terminer pacifiquement les difficultés, ne cherchait qu'à gagner du temps pour profiter de la sécurité dans laquelle ces négociations plongeaient le conseil de Louis XV.

Il fallut bien pourtant que celui-ci ouvrît les yeux, quand les Anglais, jugeant l'heure opportune, franchirent, à main armée, les monts Apalaches, et eurent l'infamie d'assassiner, le 23 mai 1754, un officier français, nommé de Jumonville, et les trente hommes qu'il commandait au moment où ceux-ci se présentaient sous la sauvegarde d'une mission. Le meurtre de Jumonville fut vengé par de Villiers, son frère, et les Français et les Anglais se combattirent en Amérique avant que leurs gouvernements respectifs eussent paru prendre la résolution de se faire la guerre. Les Anglais enlevèrent aux Français les forts que ceux-ci avaient bâtis sur l'isthme de l'Acadie, pour servir de barrières contre des projets agresseurs. Mais le général Braddock s'étant avancé sur les bords de l'Ohio, les Français lui firent éprouver une défaite dans laquelle il perdit la vie. On trouva dans ses papiers l'ordre qui lui avait été donné d'enlever tous les habitants du Canada qu'il rencontrerait, et de les transporter à bord des vaisseaux de sa nation, pour les ramener en France. Les Anglais repoussèrent les diverses offres d'arrangement qui leur furent faites : le peuple de Londres demandait la guerre avec fureur, et le gouvernement britannique, tout en parlant de ses intentions pacifiques, ne la désirait pas moins que lui, pour ruiner les colonies et le commerce des Français, avant que leur rivalité devînt redoutable.

Le 27 avril 1755, les ministres anglais firent partir, de Plymouth pour Terre-Neuve, l'amiral Boscawen, avec onze vaisseaux de ligne et une frégate, dans le but d'intercepter un assez bon nombre de bâtiments de guerre de tous rangs que l'on avait envoyés de France au Canada, sous les ordres du chef d'escadre Dubois de

La Motte, pour protéger ce dernier pays; mais, grâce aux brouillards qui règnent fréquemment dans ces parages et à la rare habileté du général, la flotte française passa à portée des Anglais, et entra dans le Saint-Laurent sans être aperçue. Toutefois, deux vaisseaux de ligne *l'Alcide* et *le Lis*, qui s'étaient détachés des autres, furent rencontrés par Boscawen, le 10 juin 1755, devant la pointe de Terre-Neuve; l'amiral anglais les attira à lui en leur faisant dire que l'on n'avait pas cessé d'être en paix, et quand il les eut à portée, il les attaqua et s'en rendit maître. Le chevalier de Vaudreuil, gouverneur particulier de Montréal, qui se trouvait parmi les passagers sur *l'Alcide*, y courut de grands dangers, se vit emmené comme prisonnier, et le comte de Rostaing y fut tué d'un coup de canon. Dès avant la déclaration de guerre, les prises des Anglais sur les Français montaient à trois cents bâtiments, dont cent quatre-vingts richement chargés; la valeur totale en fut estimée à trente millions de livres. Tant de méfaits contre la foi jurée décidèrent le gouvernement français à ne plus croire aux trompeuses promesses de la diplomatie anglaise, et à user de quelques représailles. On s'empara, mais pour la relâcher presque immédiatement, de la frégate *le Blandfort* qui portait le gouverneur de la Caroline méridionale. Pendant que le cabinet de Versailles rendait les bâtiments pris aux Anglais pour témoigner de son extrême désir de ne pas allumer une nouvelle guerre, l'amiral West enlevait le bâtiment français *l'Espérance*, et y faisait ensuite mettre le feu dans le port de Plymouth.

A cette époque, ce n'était plus Rouillé qui avait le département de la marine. Rouillé était passé, vers le milieu de l'année 1754, au département des affaires étrangères. Jean-Baptiste Machault d'Arnouville lui avait succédé, après avoir eu le contrôle général des finances. Machault, esprit loyal, intelligent et patriotique, aurait vivement désiré suivre le plan de son prédécesseur pour relever la marine de son abaissement; mais Louis XV beaucoup plus occupé de ses débauches effrénées que de la grandeur du pays, donnait tout l'argent du Trésor à ses femmes entretenues, et il n'en restait pas pour construire, réparer et armer des vaisseaux. La cour n'avait d'autre idée que celle des intrigues amoureuses, et désapprouvait même ceux qui se donnaient la peine de penser à quelque chose de sérieux.

Lorsque les hostilités prirent un caractère décidé, on comptait en apparence, dans tous les ports de France, soixante bâtiments de guerre, mais la plupart n'étaient là que pour le chiffre : trois étaient absolument hors de service, huit avaient besoin de refonte, et quatre étaient encore sur les chantiers. La majeure partie des quarante-cinq restant ne pouvaient aller à la mer sans radoub. Il n'y avait ni mâtures, ni agrès, et l'artillerie manquait. On était dans une si grande disette de bois de construction, qu'on désespérait de voir la marine royale s'augmenter.

De 1747 à 1750, les deux charges de vice-amiral étaient restées vacantes; mais, au mois de février de la dernière de ces années, elles avaient été données, sur la proposition de Rouillé, à La Bruyère de Court, relevé, à la fin de sa carrière, de l'injuste disgrâce dont on l'avait frappé après la bataille de Toulon, et à Salaberry de Benneville, qui n'en jouirent l'un et l'autre que peu de temps, la mort les ayant bientôt enlevés. Elles passèrent en quelque sorte par rang d'ancienneté, à Blouet de Camilly auquel succéda presque immédiatement de Barrailh, et à François-Cornil Bart, fait lieutenant général avec ce dernier, depuis 1750 seulement. Le chevalier Bart, comme on le désignait, avait commencé à servir dans la marine, sous son illustre père, en 1688, et l'état de ses campagnes, rappelé dans ses provisions de vice-amiral, mentionnait dix-neuf abordages. Il mourut à Dunkerque, en 1751, laissant quatre enfants, dont l'un, alors capitaine de vaisseau, plus tard chef d'escadre, fut pourvu, de l'année 1757 à l'année 1761, du gouvernement général de Saint-Domingue, dans lequel il se fait chérir par une douceur, une bonté, un désintéressement et une loyauté au-dessus de tout éloge, bien différent, sous le rapport de la conciliation, du marquis de Conflans, qui n'avait paru dans le même gouvernement que pour y bouleverser la colonie par une querelle de prérogatives entre lui et un de ces nombreux Vaudreuil (6) qui remplissaient alors presque toutes les hautes charges dans les colonies d'Amérique. Le vice-amiral Bart et le capitaine de vaisseau, son fils, ne furent pas les seuls de leur nom qui firent parler d'eux dans la marine française à cette époque, de même que, sous le règne de Louis XIV, leur père et aïeul n'avait pas été sans compter quelques parents portant aussi le nom de Bart et faisant le métier de marins, que l'on aurait peut-être re-

marqués davantage, si sa gloire ne les avait tous éclipsés (7). On se rappelle le combat de *l'Élisabeth* et du *Lion*, en 1745, pendant la traversée du prétendant Charles-Édouard de France en Écosse, et la valeur dont avait fait preuve un autre Bart qui allait servir dans la guerre prochaine sur les bâtiments de l'État, avec le grade de capitaine de brûlot. Le chevalier de Cresnay et le marquis de Conflans-Brienne succédèrent presque coup sur coup au chevalier Bart dans l'une des charges de vice-amiral. Le vieux de Barrailh vécut encore jusqu'en 1762, jouissant paisiblement de l'autre. Parmi les autres officiers généraux de la marine, on comptait, à l'ouverture de la nouvelle guerre, le marquis de la Galissonière et le comte Dubois de La Motte, lieutenants généraux que l'on avait fait passer promptement par le grade de chef d'escadre, peut-être pour les dédommager du long temps où ils étaient restés capitaines de vaisseau, le comte de Macnemara, les deux Perier, le marquis Duquesne-Menneville, le comte de Vaudreuil, dont le compagnon de gloire Des Herbiers de L'Étenduère était mort, le marquis d'Amblimont, le comte Duguay, d'Aché ; de La Clue, le marquis de Glandevez, le chevalier depuis prince de Beauffremont-Listenois, le marquis de Massiac, et le comte de Maulevrier-Langeron, qui sortait de la marine des galères. Caylus et d'Épinai étaient morts depuis peu.

Machault faisait tous ses efforts pour suppléer au temps qui manquait désormais, par une grande activité. Il eut le talent d'user de telle sorte des forces peu nombreuses dont il disposait, qu'il sut tenir en échec toute la marine anglaise. D'Argenson, à la guerre, se donnait aussi beaucoup de mouvement. Pendant que l'on construisait et que l'on armait quinze vaisseaux de ligne avec une célérité que les ennemis ne purent s'empêcher d'admirer, les côtes de l'Océan se couvraient d'une armée nombreuse, et, fait presque impossible à croire, vu l'état des choses, et néanmoins bien certain, puisqu'il est attesté par les auteurs anglais eux-mêmes, l'Angleterre trembla jusque dans ses fondements. Cette puissance, dont les forces de mer montaient alors à quatre-vingt-neuf vaisseaux de ligne, dont seize à trois ponts, à trente-deux bâtiments de 50 canons, quatre-vingt-onze frégates, etc., qui avait des arsenaux pleins d'approvisionnements de toute espèce et des chantiers couverts de bois, était loin cependant de se

croire assurée chez elle; son orgueil national ne pouvait dissimuler l'effroi dans lequel la tenait le débarquement dont elle se croyait menacée. C'est que l'Angleterre sentait bien que c'était là son côté éternellement vulnérable. Toutefois le gouvernement de Louis XV n'avait pas des vues si larges. Ce n'était pas dans l'intention de tenter une descente en Angleterre que l'on avait rassemblé une armée de près de cent mille hommes sur les côtes de l'Océan. On n'avait d'autre but en cela que de donner le change sur un projet beaucoup plus modeste. Pendant que le littoral de l'Océan était couvert de soldats, c'était dans la Méditerranée, contre l'île de Minorque et le Port-Mahon, que l'on avait le projet d'agir.

Avant de pousser les choses plus loin, le gouvernement de Louis XV fit encore tenir, par l'intermédiaire du ministre des affaires étrangères Rouillé de Jouy, au ministre Fox, pour le roi d'Angleterre, le mémoire suivant, sous la date du 21 décembre 1755.

« Il n'a pas tenu au roi que les différends concernant l'Amérique n'aient été terminés par les voies de conciliation, et Sa Majesté est en état de le démontrer à l'univers entier par des preuves authentiques. Le roi, toujours animé du désir le plus sincère de maintenir le repos public et la plus parfaite intelligence avec Sa Majesté Britannique, a suivi, avec la bonne foi et la confiance la plus entière, la négociation relative à cet objet. Les assurances que le roi de la Grande-Bretagne et ses ministres renouvelaient sans cesse, de vive voix et par écrit, étaient si formelles et si précises sur les dispositions pacifiques de Sa Majesté Britannique, que le roi se serait reproché d'avoir le moindre doute sur les intentions de la cour de Londres. Il n'est guère possible de concevoir comment ces assurances peuvent se concilier avec les ordres offensifs donnés en novembre 1754 au général Braddock, et au mois d'avril 1755 à l'amiral Boscawen. L'attaque, au mois de juillet dernier, et la prise de deux vaisseaux du roi en pleine mer et sans déclaration de guerre, étaient une insulte publique au pavillon de Sa Majesté, et elle aurait témoigné sur-le-champ tout le juste ressentiment que lui inspirait une entreprise si irrégulière et si violente, si elle avait pu croire que l'amiral Boscawen n'eût agi que par les ordres de sa cour. Le même motif avait d'abord suspendu le jugement du roi sur les pirateries que les vaisseaux

de guerre anglais exercent depuis plusieurs mois contre la navigation et le commerce des sujets de Sa Majesté, au mépris du droit des gens, de la foi des traités, des usages établis parmi les nations policées et des égards qu'elles se doivent réciproquement. Le roi avait lieu d'attendre des sentiments de Sa Majesté Britannique qu'à son retour à Londres, elle désavouerait la conduite de son amirauté et de ses officiers de mer, et qu'elle donnerait à Sa Majesté une satisfaction proportionnée à l'injure. Mais le roi, voyant que le roi d'Angleterre, bien loin de punir les brigandages de la marine anglaise, les encourage au contraire en demandant à ses sujets de nouveaux secours contre la France, Sa Majesté manquerait à ce qu'elle doit à sa propre gloire, à la dignité de sa couronne et à la défense de ses peuples, si elle différait plus longtemps d'exiger du roi de la Grande-Bretagne une réparation éclatante de l'outrage fait au pavillon français et des dommages causés à ses sujets. Sa Majesté croit donc devoir s'adresser directement à Sa Majesté Britannique et lui demander la restitution prompte et entière de tous les vaisseaux français, tant de guerre que marchands, qui, contre toutes les lois et toutes les bienséances, ont été pris par la marine anglaise, et de tous les officiers, soldats, matelots, artillerie, munitions, et généralement de tout ce qui appartenait à ces vaisseaux. Le roi aimera toujours mieux devoir à l'équité du roi d'Angleterre qu'à tout autre moyen la satisfaction que Sa Majesté a droit de réclamer; et toutes les puissances verront sans doute dans la démarche qu'elle s'est déterminée à faire, une nouvelle preuve bien sensible de cet amour constant pour la paix qui dirige ses conseils et ses résolutions. Si Sa Majesté Britannique ordonne la restitution des vaisseaux dont il s'agit, le roi sera disposé à entrer en négociation sur les autres satisfactions qui lui sont légitimement dues et continuera de se prêter comme il l'a fait précédemment, à un accommodement équitable et solide sur les discussions qui concernent l'Amérique. Mais si, contre toute espérance, le roi d'Angleterre se refuse à la réquisition que le roi lui fait, Sa Majesté regardera ce déni de justice comme la déclaration de guerre la plus authentique, et comme un dessein formé par la cour de Londres de troubler le repos de l'Europe. »

Le gouvernement anglais répondit, le 13 janvier 1756, par

l'intermédiatre de Fox, au ministre des affaires étrangères de Louis XV :

« Monsieur, j'ai reçu, le 3 de ce mois, la lettre dont Votre Excellence m'a honoré en date du 21 du mois passé, avec le Mémoire dont elle était accompagnée. Je n'ai pas tardé à les mettre devant le roi mon maître, et c'est par ses ordres que j'ai l'honneur d'informer Votre Excellence que Sa Majesté continue de souhaiter la conservation de la tranquillité publique; mais, quoique le roi se prêtera volontiers à un accommodement équitable et solide, Sa Majesté ne saurait accorder la demande qu'on fait de la restitution prompte et entière de tous les vaisseaux français et de tout ce qui y appartenait, comme une condition préliminaire à toute négociation; le roi n'ayant rien fait, dans toutes ses démarches, que ce que les hostilités commencées par la France, en temps de pleine paix (dont on a les preuves authentiques), et ce que Sa Majesté doit à son honneur, à la défense des droits et possessions de sa couronne et à la sûreté de ses royaumes, ont rendu juste et indispensable. »

Ce fut sur cet échange de correspondance rendue publique, mais qui n'était pas encore une déclaration de guerre formelle et qui n'interrompit pas toutes négociations, que les hostilités commencèrent d'une manière générale entre la France et l'Angleterre.

Le Port-Mahon était un des plus renommés de la Méditerranée; l'île de Minorque, dont les Anglais étaient restés maîtres, au grand désespoir des Espagnols, était heureusement située pour servir de relâche et d'arsenal aux flottes d'Angleterre, pour menacer pendant la guerre les côtes d'Espagne, de France et d'Italie, et pour favoriser pendant la paix le commerce britannique dans le Levant. Le maréchal de Richelieu, vieux débauché, dont quelques écrivains, plus amis de leurs relations sociales que de la vérité, ont beaucoup trop rehaussé le mérite dans la circonstance, au détriment de celui qui eut le commandement des vaisseaux, fut mis à la tête d'un corps d'armée de douze mille hommes, que le lieutenant général des armées navales La Galissonière eut la mission de conduire à Minorque, et de protéger.

Il mit à la voile des îles d'Hyères, le 12 avril 1756, avec douze vaisseaux de ligne, cinq frégates et cent cinquante bâtiments de transport, emmenant le maréchal de Richelieu et son corps

d'armée. Il sut prévenir, par son activité et ses manœuvres, une escadre anglaise de douze vaisseaux de ligne et de cinq frégates, qui avait projet de l'arrêter, et, dès le 17, débarqua sans obstacle toute l'armée du maréchal de Richelieu en Minorque.

Il était temps; car le même jour, La Galissonière eut avis de l'approche de l'escadre anglaise, composée de treize vaisseaux de ligne et de cinq frégates, et commandée par l'amiral Byng. Elle venait vers Mahon non-seulement avec le dessein de jeter des secours dans cette place, mais encore avec celui de combattre les vaisseaux français qui en bloquaient le port. A la vue des ennemis, La Galissonière, monté sur *le Foudroyant*, chercha à gagner l'avantage du vent, ce qui l'obligea à s'éloigner de sa station; de sorte que Byng aurait eu, pendant trente-six heures, le temps de secourir Mahon, s'il avait su profiter de cette circonstance; mais cet amiral, avant tout, se préoccupait de combattre. Le 21 mai, les deux escadres furent en présence. Celle de France se tenait en panne sous le vent des Anglais, sur une ligne serrée et dans le plus bel ordre. L'avant-garde anglaise, commandée par West, formait une ligne parallèle avec l'avant-garde française que commandait le chef d'escadre de Glandevez; le centre des ennemis, ainsi que leur arrière-garde, où était Bing en personne, formaient un angle avec les deux autres divisions des Français, dont l'une, le corps de bataille, était commandée par La Galissonière, et l'autre, l'arrière-garde, par le chef d'escadre de La Clue. Le vaisseau que les ennemis avaient à la tête de leurs deuxième et troisième divisions n'était guère plus éloigné de l'escadre de France que le dernier de leur avant-garde, et cette partie de la ligne anglaise allait toujours en s'écartant de plus en plus, de telle manière que le vaisseau qui la terminait pouvait être à plus d'une lieue du dernier des vaisseaux de La Galissonière. Il n'y avait point de bâtiment dans toute la ligne des Anglais qui se trouvât bien en face de celui qu'il se proposait de combattre dans la ligne des Français. L'avant-garde ennemie essuya la première tout le feu de l'avant-garde française. Glandevez se comporta si bien, que West, son adversaire, à moitié désemparé, ayant perdu beaucoup de monde, bientôt ne riposta plus. Byng, avec sa division, avait essayé, mais en vain, d'engager le combat avec les Français, en même temps que West, son contre-

amiral. Deux des vaisseaux qui étaient de son arrière et deux qui étaient de son avant, allant très-mal à la voile, le laissèrent s'avancer presque seul sur l'arrière-garde aux ordres de La Clue. Dès ce moment, la ligne anglaise fut en quelque façon rompue, la plupart des vaisseaux ennemis ne pouvant suivre leur amiral. Quelques autres accidents et malentendus vinrent encore aggraver la position de Byng qui, monté sur *le Ramillies*, vaisseau dont le nom seul était une injure pour la France, se conduisit avec un irréprochable courage, sinon avec l'intelligence d'un habile amiral. Il y avait déjà douze minutes que les trois derniers vaisseaux de l'arrière-garde française lui envoyaient leurs bordées, lorsqu'il commença son feu sur eux. Dans cet instant, à peu près, *l'Intrépide*, dernier vaisseau de son avant-garde, ayant fait la faute de porter avec vent arrière, et de gouverner précisément sur le grand mât du bâtiment qui lui était opposé dans la ligne des Français, perdit son mât de hune et de misaine. Il y eut des cris de joie sur plusieurs des vaisseaux ennemis, qui crurent que ce malheur était arrivé à un de leurs adversaires. Mais ils furent bientôt détrompés par les suites de l'événement. Trois des vaisseaux de l'escadre anglaise, *la Revanche*, *la Princesse-Louise* et *le Trident*, qui étaient déjà fort endommagés par le feu roulant des Français, de peur d'être abordés par *l'Intrépide*, se jetèrent sur *le Ramillies*. Byng, reconnaissant alors qu'il allait nécessairement tirer sur les vaisseaux de sa propre division, discontinua son feu. La plupart des bâtiments anglais étaient embarrassés les uns dans les autres. *Le Chesterfield* s'avança pour prendre *l'Intrépide* à la remorque, et essayer ainsi de dégager *le Ramillies* des trois autres vaisseaux qui étaient sur le point de tomber sur lui. Byng ne put éviter d'être abordé. Pendant ce temps, les deux divisions de Glandevez et de West avaient recommencé à se combattre : le contre-amiral anglais, après s'être un peu réparé, cherchait à se relever de son premier désavantage; mais Glandevez ne s'employait pas moins pour maintenir son succès. De son côté, La Galissonière, avec le corps de bataille, ayant reconnu, à travers la fumée, le désordre que *l'Intrépide* avait mis dans le centre et l'arrière-garde des ennemis, profita si à propos de cette circonstance pour redoubler son feu, que Byng ne put ni rétablir sa ligne, ni faire sortir les siens, en en sortant lui-

même, de l'inextricable confusion dans laquelle ils s'étaient jetés les uns les autres. La Clue, avec l'arrière-garde française, se comporta aussi avec beaucoup de vigueur; sa division resta toujours si serrée que tous les efforts des Anglais ne purent réussir à l'entamer. La division de Glandevez, satisfaite d'avoir de nouveau, et cette fois complétement, désemparé l'avant-garde ennemie, laissa West dans l'impossibilité presque absolue de manœuvrer, et, témoignant, par l'allure fière et hardie de sa marche, qu'elle dédaignait un ennemi vaincu, mais qu'elle ne faisait pas retraite, elle suivit le corps de bataille de La Galissonière; et toute l'escadre française, comptant à peine trente-huit hommes morts et le double de blessés, parmi lesquels les officiers de Beaucouse, qui ne vécut plus que quelques jours, de Gibanelle, qui avait eu les reins brisés, et de Signoret, qui avait eu les deux jambes emportées, se remit en ligne à deux portées de canon des Anglais, qui tenaient le vent autant qu'il leur était possible. Mais Byng, jugeant que, dans le pitoyable état où était son escadre, il y aurait témérité à lui de renouveler l'action avec les Français, qui depuis le commencement de l'affaire n'avaient pas un instant cessé d'avoir l'avantage, et qui n'avaient encore rien perdu de leurs forces, résolut de se soustraire par la fuite à un danger imminent. Il alla se mettre à l'abri sous le canon de Gibraltar. Le gouvernement anglais, excité encore par l'orgueil national humilié, se montra sévère jusqu'à la barbarie envers cet infortuné marin. On reprocha à Byng de n'avoir pas secouru Mahon, de n'avoir canonné que de loin l'escadre de La Galissonière, et de ne s'être pas approché du vaisseau-amiral de France; sa vie fut demandée à un conseil de guerre, qui le condamna unanimement à être arquebusé. La sentence, confirmée par le roi d'Angleterre Georges II, malgré un recours en grâce signé des juges eux-mêmes, qui déclaraient leur conscience troublée par la rigueur de la loi, reçut son exécution le 14 mai 1757. L'Europe entière jeta un cri de réprobation; mais l'Angleterre croyait avoir ainsi appris à ses amiraux qu'ils n'avaient d'autre alternative désormais que de vaincre, ou de mourir d'une manière infamante. Au reste, les suites immédiates du combat naval du 21 mai 1756 furent assez graves pour troubler sérieusement la nation britannique. La prise de Mahon, du fort Saint-Philippe et de l'île de Mi-

norque tout entière, furent les conséquences de la victoire navale que les Français venaient de remporter (8).

Ce n'est pas le maréchal de Richelieu qu'il convenait de surnommer *vainqueur de Port-Mahon*, comme a fait la flatterie des poëtes d'alors et entre autres de Voltaire, aussi grand écrivain qu'infidèle historien; c'est La Galissonière qui méritait de voir son estimable carrière couronnée de ce glorieux surnom. Le plus célèbre des roués de la cour de Louis XV le lui enleva; mais l'équitable postérité doit le lui restituer. La Galissonière survécut peu à sa victoire; d'une santé toujours languissante, il n'avait entrepris sa dernière expédition que par dévouement, et contre l'avis des médecins qui lui avaient annoncé sa mort comme devant être le résultat assuré de ses nouvelles fatigues. En effet, comme il était en route pour se rendre à Fontainebleau, où se tenait dans le moment Louis XV, il mourut à Nemours, le 26 octobre 1756, avant d'avoir pu toucher au but si prochain de son voyage. Le roi, qui ne l'avait pas même fait vice-amiral, dit alors, mais trop tard pour être cru, qu'il l'avait appelé à Fontainebleau pour lui donner lui-même le bâton de maréchal. Tous les marins le regrettèrent; les matelots surtout, à la santé, au bien-être desquels il veillait avec un soin plein de compatissante et de paternelle affection, lui donnèrent des larmes sincères. Il s'était beaucoup occupé d'améliorer la construction et le système d'armement des vaisseaux, duquel il fit repousser, en 1756, les pierriers ou *perriers*, comme il les appelle dans sa lettre au ministre en date du 25 juillet de cette année, lettre où il les donne comme des armes plus nuisibles à ceux qui les tiraient qu'à ceux contre qui on les employait; et il demanda qu'on leur substituât de petits canons à queue. L'excellent administrateur, l'habile organisateur s'étaient montrés en lui, tant à la Nouvelle-France, pendant qu'il en était commandant militaire, qu'à Rochefort, pendant qu'on l'y avait établi commissaire général de l'artillerie, et au dépôt des plans, cartes et journaux de la marine, dont on lui avait confié la direction. La science perdit en lui un de ses apôtres; La Galissonière s'occupait avec passion d'histoire naturelle, et ce qui lui rendait cette étude encore plus chère, c'est qu'il savait la tourner au profit de l'humanité. Dans toutes les îles où il abordait, il avait soin de semer des graines utiles, de

planter de nouveaux arbres fruitiers, et de laisser ainsi des souvenirs durables de son bienfaisant passage. Des colonies, il apportait, en retour, d'autres semences, d'autres plantes, dont il enrichissait le sol même de la France. La Galissonière avait l'âme aussi belle que son extérieur était contrefait. Petit de taille et bossu de corps, il était droit de cœur et grand d'esprit.

Les ennemis ne furent pas plus heureux cette année dans les affaires de détail que dans les affaires d'ensemble. Les frégates françaises, *l'Aquilon*, de 40 canons, et *la Fidèle*, de 24, commandées par le capitaine de vaisseau de Maurville et le lieutenant de Lizardais, revenant à Rochefort, après avoir accompagné quelques navires au large, soutinrent, près de l'île d'Oléron, un beau combat contre le vaisseau *le Colchester*, de 56 canons, et la frégate *la Lime*, de 30 canons. *L'Aquilon* força le vaisseau anglais à la fuite, pendant que *la Fidèle* en faisait autant de la frégate ennemie. Les deux frégates françaises rentrèrent à Rochefort désemparées de toutes leurs manœuvres, mais pourtant triomphantes.

A la Nouvelle-France, dont était gouverneur le marquis de Vaudreuil-Cabanial, le général de Montcalm, auprès duquel le Parisien Bougainville, avocat, diplomate, mathématicien tour à tour, puis militaire, servait comme aide de camp, après l'avoir été de Chevert, le général Montcalm soutint d'abord l'effort de la guerre avec avantage. Il se fit même un moment agresseur et enleva l'épée à la main deux des plus importantes positions de la Nouvelle-Angleterre, que défendaient de nombreuses garnisons. De ce côté aussi les vaisseaux français eurent de beaux succès au commencement des hostilités.

Le commandant de Beaussier, parti de Brest au mois d'avril 1756, pour aller porter des secours à Québec, allait, le 26 juillet de la même année, de cette dernière ville, approvisionner Louisbourg, avec *le Héros* qu'il montait, *l'Illustre*, commandé par ce même capitaine de Montalais, qui ne devait revenir en Europe que pour trouver la mort dans un trop prochain désastre, et les frégates *la Licorne* et *la Syrène*, commandées par les lieutenants de La Rigaudière et de Breugnon, quand il aperçut deux vaisseaux et deux frégates ennemies qui portaient au plus près du vent pour le reconnaître, mais qui ayant le vent contre eux, prirent chasse dès qu'il fit mine de les vouloir attaquer. Satisfait de leur avoir montré

qu'il était sans crainte, mais ne cédant pas à un amour de gloire intempestif. il cingla en toute hâte pour Louisbourg, qui fut approvisionnée par ses soins. Maître à présent de ses mouvements, dès le lendemain, à cinq heures du matin, toutes voiles dehors, il vole à la recherche de l'escadre anglaise, à midi la rencontre, la joint et la force au combat. Breugnon, avec *la Syrène*, attaque si vivement une des frégates ennemies, que celle-ci se replie en toute hâte sous le canon des deux vaisseaux adverses. Breugnon est obligé de ralentir sa poursuite. Mais Beaussier arrive, avec *le Héros*, sur ces deux vaisseaux, se flattant d'être tout à l'heure rejoint par *l'Illustre*, dont un calme plat, survenant tout à coup, rend tous les efforts inutiles. Le commandant du *Héros* ne s'étonne pas toutefois de son isolement imprévu, et soutient une superbe lutte de plusieurs heures avec les deux vaisseaux ennemis, dont chacun était plus fort que le sien. *Le Héros* avait reçu plus de deux cents coups de canon, il était désemparé, mais ses adversaires ne l'étaient pas moins; il comptait dix-huit morts et quarante-huit blessés, son brave et habile commandant lui-même était atteint d'un éclat à la jambe; mais la perte des Anglais était beaucoup plus considérable. La victoire flottait incertaine, quand un petit frais qui s'éleva et qui permit à Montalais de s'approcher avec *l'Illustre*, la fixa du côté des Français. L'escadre anglaise se retira à la faveur du vent. Beaussier, après avoir passé la nuit à se réparer, espérait rejoindre les ennemis le lendemain. Mais au lever du jour il les aperçut qui fuyaient à toutes voiles, de manière à ne pouvoir être atteints. Il retourna alors à Louisbourg, d'où il partit ensuite pour l'Europe, le 13 août 1756; il arriva heureusement au Port-Louis, où il débarqua quatre cents prisonniers de guerre.

La mer des Antilles fut également témoin de la valeur de la marine française en 1756. D'Aubigny, depuis vice-amiral, avait fait voile de Rochefort pour se rendre à la Martinique, avec *le Prudent* de 74 canons qu'il montait, la frégate *l'Atalante*, de 34 canons, commandant Duchaffaut de Besné, et la frégate *le Zéphir*, de 30 canons, commandant de La Touche-Tréville. Il donna la chasse, vers les atterrages de l'île même qu'il allait secourir, au vaisseau anglais *le Warwick*, de 64 canons, capitaine Shuldam. Tandis que *le Prudent* tenait un peu le vent, *le Zéphir*

coupait sous le vent, et *l'Atalante* arrivait pour serrer l'ennemi. *L'Atalante* se trouva, après une heure et demie de poursuite, à portée d'engager le combat, le fit soudain par une manœuvre dont il resta dans la marine un beau souvenir pour Duchaffaut, lança sa bordée en poupe du *Warwick*, et se mit sous le vent à lui, afin de pouvoir se servir plus facilement de tous ses canons, qui rendirent un feu terrible. La victoire était plus qu'à demi remportée par *l'Atalante*, lorsque *le Prudent* s'approcha à son tour du vaisseau anglais en tirant ses canons d'avant. *Le Warwick* lui envoya sa dernière bordée comme pour montrer qu'il faisait son devoir jusqu'à la fin, puis se tut, et baissa pavillon. Cette conquête fut amarinée et conduite à la Martinique, où on l'arma pour la joindre à la petite escadre française. Celle-ci croisa plusieurs mois dans les parages des îles du Vent, et y fit encore plusieurs prises. Comme elle faisait voile ensuite pour l'Europe, convoyant vingt-deux navires marchands, La Touche-Tréville, détaché avec *le Zéphir*, prit trois bâtiments ennemis, dont un corsaire, et revint avec ses captures à la Martinique. Dans sa traversée, d'Aubigny s'empara de son côté de deux autres bâtiments, et entra avec eux, *le Warwick*, et beaucoup de prisonniers en rade de l'île d'Aix, au mois d'octobre 1756.

Les capitaines corsaires français faisaient de leur côté de très-nombreuses captures. L'un d'eux, nommé de Cock, commandant *le Comte de Maurepas*, de Dunkerque, armé seulement de 16 canons, soutint un combat devant Calais, au mois d'octobre 1756, contre un bâtiment de guerre anglais de 36 canons, et, à la fin de décembre de la même année, se défendit avec avantage, près d'Ostende, contre quatre corsaires réunis, l'un de 16, l'autre de 12 et les deux autres de 8 canons. En moins de deux mois, il rançonna quinze navires anglais, et en garantie de la rançon, il conduisit des otages à Dunkerque. Ce que faisait le capitaine de Cock, cent autres capitaines à la course le faisaient, avec plus ou moins d'éclat, dans le même temps.

Sur les entrefaites, l'Angleterre avait enfin déclaré la guerre dans les formes, et la France y avait répondu, par une déclaration analogue, le 16 juin 1756.

CHAPITRE XI.

De 1757 à 1763.

Situation difficile de l'Angleterre au commencement de la guerre. — Une guerre continentale à laquelle se mêle la France rétablit les affaires de l'Angleterre. — Fréquents changements des ministres de la marine. — [illegible]rier. — Son caractère odieux. — Ministère de Pitt en Angleterre. — Le capitaine corsaire Rosier. — Combats de détail. — Défaites continentales des Anglais. — Expédition de Dubois de La Motte dans l'Amérique du Nord. — Situation de la Nouvelle-France. — Escadre de Kersaint aux Antilles. — Combat naval du 21 octobre 1757. — Les Anglais bloquent les ports de France et opèrent des descentes sur les côtes. — Leur défaite à Saint-Cast. — Combat de *la Thétis* et de *la Calypso*. — Guerre du Canada. — Prise définitive de Louisbourg par les Anglais. — Projet de descente en Angleterre. — Désastreuse campagne navale de 1759. — Flotte du vice-amiral de Conflans. — Combats de détail. — Escadre de La Clue. — Combat naval du 17 août 1759. — Dévouement de Sab[illegible]. — Bataille navale du 20 novembre 1759, entre la flotte de Conflans et celle de l'amiral Hawke. — Suites de la bataille. — Expédition du capitaine Thurot. — Les corsaires français en 1759 et 1760. — Les Anglais entreprennent la conquête du Canada. — Siége et prise de Québec. — Le Canada est perdu pour la France. — [illegible] des Anglais contre les Antilles françaises. — Perte d'une partie de ces colonies. — Siége et prise de Belle-Isle par les Anglais. — Perte du Sénégal. — Affaires des Indes-Orientales. — Le gouverneur Lally-Tollendal. — Escadre du comte d'Aché. — Combat naval de Négapatnam. — Incapacité et [illegible] de Lally. — Commencements de d'Estaing. — Nouveaux combats de l'escadre de d'Aché. — Siége et prise de Pondichéry par les Anglais. — Perte de l'Inde par les Français. — Fin de la guerre. — Paix de Paris, le 10 février 1763.

Les Anglais qui avaient cru avoir bon marché de la marine de France, si délaissée par Louis XV et son gouvernement, s'étaient donc vus cruellement déçus de tous côtés. Leur surprise en alla jusqu'à l'exaspération ; ils forcèrent leur roi Georges II à renvoyer son ministère, et à en composer un autre selon les vœux du moment. C'est alors que le premier des deux ministres qui devaient, l'un après l'autre, illustrer le nom de William Pitt, reparut aux affaires d'une manière plus éclatante qu'on ne l'y avait encore vu. La nation anglaise l'imposa à Georges II, précisément à cause de la haine profonde qu'elle lui connaissait contre la France, et de l'ardente volonté qu'il manifestait en toute occasion d'abaisser

celle-ci. A ce politique éminent, Louis XV n'opposa que la Pompadour et les hommes que cette femme capricieuse et vaine désignait à son choix. Un moment éloignée de la cour, à l'époque de la tentative de meurtre faite par Damiens sur la personne du roi, elle reparut bientôt triomphante ; elle voulut que d'Argenson et Machault, qui avaient été pour beaucoup dans son éloignement, fussent renvoyés, l'un de la guerre, l'autre de la marine, et ils le furent. En Angleterre, c'était la voix du peuple qui, dès lors, indiquait au prince la conduite à suivre ; en France, c'était la voix méprisable d'une courtisane. Les résultats devaient répondre à deux directions si contraires, dans l'un et l'autre pays.

Les ministres se succédaient comme des ombres, aussi bien à la marine qu'aux autres départements du semblant de gouvernement français de cette funeste époque. A peine avait-on commencé à s'instruire des détails et des besoins d'une administration, que l'on s'en voyait écarté sans avoir pu rien accomplir. Il n'y avait pas encore un mois que Peraine de Mauras avait succédé à Machault, qu'il eut lui-même un successeur dans la personne de Massiac, ombre non moins fugitive que lui, et qui s'évapora à son tour, au bout de quelques semaines, pour céder la place à Nicolas-René Berryer, personnage non moins fatal que ne l'avait été Jérôme Pontchartrain. Ce Berryer avait été lieutenant de police, et, comme tel, grand pourvoyeur de la Bastille, ce qui lui avait valu les faveurs de la Pompadour ; on racontait de lui des choses atroces parmi le peuple, dont il avait failli, un certain jour, être la victime. C'est à cet homme méprisé, haï, incapable surtout, que la favorite du roi fit donner le département de la marine. C'était dire qu'on la voulait achever d'un coup. L'Angleterre aurait à peine eu besoin d'y aider.

La France, malgré l'extrême infériorité de ses forces navales, aurait peut-être pu encore soutenir honorablement la lutte maritime avec l'Angleterre, et la campagne de 1756 semblait le prouver, si elle ne s'était mis dans le même temps, avec la plus inexcusable imprudence, une guerre continentale sur les bras. Ce fut à propos de l'électorat de Saxe, dont le roi de Prusse avait forcé le souverain à se réfugier en Pologne, que l'on commit [illegible] réparable faute. L'impératrice-reine Marie-Thérèse, qui [illegible] la marquise de Pompadour dans ses vues et dans

sa haine contre le grand Frédéric, fit valoir par elle, auprès de Louis XV, les intérêts d'Auguste, électeur de Saxe et roi de Pologne, dont le dauphin était gendre; sa politique sut entraîner dans les plans de l'Autriche celle de la France, si toutefois la France en avait une alors, et la guerre dite de *sept ans* commença, à la grande satisfaction de l'Angleterre, qui voyait ainsi sa rivale coloniale disperser ses moyens d'action, et prête à oublier bientôt, pour des intérêts qui auraient dû peu la toucher, ses intérêts les plus réels et ses magnifiques possessions dans les deux Indes. Les Anglais ne virent pas plutôt les Français alliés aux Autrichiens, qu'ils s'allièrent de leur côté aux Prussiens. Pitt, n'estimant l'or qu'autant qu'il procurait un accroissement de grandeur et de gloire à son pays, le répandit à flots pour soutenir Frédéric de Prusse, et pour donner plus de nerf et de durée à la guerre sur le continent européen, pendant que ses nationaux opéreraient contre la France en Amérique et dans l'Indoustan. Le début de son ministère ne fut pourtant pas heureux : un armement formidable préparé à Portsmouth avec une célérité surprenante, dans le but d'inquiéter les côtes de France sur l'Océan, n'aboutit qu'à la confusion des amiraux Hawke, Broderick et Knowles qui le commandaient, et qui rejetèrent sur sir John Mordaunt, général des troupes de débarquement, lesquelles s'élevaient à douze mille hommes, tout le tort de son insuccès. Les Anglais, saisis d'une terreur panique, s'enfuirent dans leurs ports, après avoir rasé les fortifications que l'on commençait alors à élever dans l'île d'Aix, à l'embouchure de la Charente.

Tandis que les Dubois de La Motte, les de Kersaint, les Duchaffaut de Besné, les d'Aubigny, les de Beaussier, les La Touche-Tréville se signalaient dans des mers lointaines, la guerre des corsaires français s'activait d'une manière prodigieuse en 1757. On y distingua surtout les capitaines Canon, sur *le Prince-de-Soubise*; Dumont, sur *le Duc-de-Penthièvre*; de Lisle, sur *le Hardi-Mendiant*; d'Hondt, sur *le Comte-de-Saint-Germain*; Bachelier, sur *le Saint-Louis*; Berlamont, sur *l'Asie*; de Cock, sur *le Comte-de-Maurepas*; Morel, sur *l'Actif*, corsaires de Dunkerque; Louis Bray, sur *le Marquis-de-Villequier*; Dupont, sur *le Danger*; Libert, sur *le Duc-d'Aumont*; Sauvé, sur *le Général-Lally*; Papin, sur *la Marquise-de-Beringhen*, corsaires

de Boulogne; Magnonnet, sur *le Machault*, de Granville; Potier, sur *le Romieu* et sur *le Bart*; Bonvarlet, sur *l'Hobereau*, ces deux de Calais; Desbois, sur *le Puyzieulx*; Bourdas et Breville, sur *la Vengeance*; Thomas, sur *le Duc-d'Aiguillon*, de Saint-Malo; Poitevin, sur *la France*, de Nantes; Jean Samson, sur *l'Amiral*; Lavernis, sur *l'Aurore*; Saubat-Balanqué, sur *la Marquise-d'Amon*; Dotatce, sur *l'Espérance*; Martin La Fargue et Forestier, sur *l'Aigle*, ces quatre corsaires de Bayonne; Gautier, sur *le Furet*; Jalineau, sur *la Comtesse-de-Noailles*; Rosier, sur *le Robuste*; Lalande, sur *le Prévôt-de-Paris*, de Bordeaux; Bellanger, sur *le Caincy*; Feray, sur *le Comte-d'Aiguillon*, de Dieppe; Icard, sur *la Marie*; Martiche, sur *le Grand-Alexandre*; Poulhariez et Megy, sur *la Marie-Désirée*; Roudeng, sur *le Roi-Gaspard*, ces quatre corsaires de Marseille; et Marsans-Haraneder, sur *la Basquaise*, de Saint-Jean-de-Luz.

Le capitaine Rosier s'était chargé de transporter au Canada cent cinquante volontaires étrangers, commandés par le chevalier de Saint-Rome. Il appareilla de la rivière de Bordeaux, le 8 avril 1757, avec son bâtiment *le Robuste*, de 24 canons et de soixante-quatorze hommes d'équipage, en dehors de ces volontaires pris à son bord. Cinq jours après, il eut connaissance d'une frégate anglaise, de 36 canons et deux cent soixante hommes d'équipage, avec laquelle il lui fallut engager trois combats en trois jours consécutifs. Les deux derniers furent terribles. Rosier força la frégate à l'abandonner; mais il dut penser à relâcher à La Rochelle pour s'y réparer. Il suivait cette route, quand, le 17 du même mois, un nouvel ennemi lui survint, alors que *le Robuste* n'avait plus que son mât de misaine et son beaupré; c'était un corsaire de 16 canons, 28 pierriers et deux cents hommes d'équipage, que, dans cet état, il dégréa et força à se retirer. Le même soir, *le Robuste* vint mouiller à l'entrée du Pertuis d'Antioche et, le lendemain, il fut obligé de se faire touer par trois traversiers pour entrer en rade.

Le brevet de lieutenant de frégate et une gratification furent donnés à Rosier après ces combats. Un semblable brevet fut aussi expédié au capitaine Canon, du *Prince-de-Soubise*, et des épées d'honneur furent envoyées à Martin La Fargue et à Forestier, son second, du corsaire *l'Aigle*.

C'était une émulation extrême parmi les armateurs à qui ferait construire et mettrait en course le plus de navires. Au moment où les galères étaient délaissées, un échevin de Marseille, nommé Couturier, eut la singulière idée de ressusciter une sorte de bâtiment moyen âge, à voiles et à rames, du genre des anciennes ramberges. Il la fit dresser sur les proportions d'un vaisseau de 54 canons; elle était percée sur son pont pour 26 canons de dix-huit livres de balles, et elle devait avoir un entre-deux-ponts volant pour y placer la vogue de soixante avirons, afin, dit *le Mercure de France* du mois de septembre 1757, que, dans un temps calme, elle pût au besoin faire usage de ses avirons aussi légèrement qu'une galère.

Vers cette époque deux officiers de marine, de Glandevez, de la famille du chef d'escadre, et de Grasse, eurent l'idée de faire servir à la course deux des galères abandonnées de Marseille. Ils partirent sur *la Brave* et *la Duchesse*, et se rendirent maîtres d'un corsaire anglais, de 16 canons et cent dix hommes d'équipage, qu'ils conduisirent à Cette.

Les frégates de l'État, *la Thétis* et *la Pomone*, commandées par les officiers de Rochechouart et Hector, se rendirent maîtresses, dans ce temps, de trois corsaires ennemis, entre autres du *Boscawen*, prise française ci-devant nommée *le Mesnil-Montant*, de 22 canons et cent hommes d'équipage.

La guerre continentale était plus ingrate encore alors pour l'Angleterre que la guerre maritime. Le gain de la bataille continentale d'Hastembeck par les Français, au mois de juillet 1757, mit l'armée du duc de Cumberland, composée de cinquante mille Anglais et Hanovriens, à la merci des vainqueurs, qui malheureusement n'en surent pas profiter, et se laissèrent aller à signer la fameuse convention de Closter-Seven, que les vaincus trouvèrent peu après un prétexte d'éluder. Dans cette circonstance, toute l'armée anglo-hanovrienne, inévitablement prisonnière de guerre, aurait pu être transportée en France; on se contenta de vouloir la neutraliser. Le maréchal de Richelieu, qui, par un caprice de la Pompadour, venait d'usurper sur le maréchal d'Estrées les fruits de la victoire d'Hastembeck, comme il avait naguère usurpé sur La Galissonière la gloire de la conquête de Mahon, se montra d'une incapacité merveilleuse. Ces hommes-là, qui n'a

vaient point leurs pareils pour les intrigues amoureuses et les commérages de cour, n'avaient plus que leur fatuité musquée à opposer à la politique étrangère, lorsqu'il s'agissait d'événements considérables, et qui touchaient aux grands intérêts du pays.

Le lieutenant général Dubois de La Motte était sorti de Brest, le 3 mai 1757, avec une escadre de neuf vaisseaux et deux frégates, dans laquelle La Motte-Piequet servait en qualité de lieutenant, pour aller s'opposer aux desseins des Anglais sur Louisbourg et Québec. Arrivé à Louisbourg, il s'y vit bientôt rejoint par cinq vaisseaux et une frégate, que lui amenait de Saint-Domingue le chef d'escadre de Beauffremont-Listenois, après s'être emparé du vaisseau anglais *le Greenwich*, et par quatre vaisseaux venus de Toulon, sous le commandement du capitaine du Revest, malgré l'opposition d'une escadre ennemie. Ce dernier, attaqué, à l'entrée du détroit de Gibraltar, par une escadre de cinq vaisseaux, commandée par l'amiral Saunders, avait forcé, après un combat de deux heures, à lui laisser le passage libre. Peu après, il s'était emparé de deux corsaires anglais. Dubois de La Motte, après avoir envoyé deux de ses vaisseaux à Québec, ne chercha point à éviter une flotte anglaise de seize vaisseaux, quatre frégates, une galiote à bombes et un brûlot, commandée par l'amiral Holburn, et prit toutes ses dispositions avec le chevalier de Drucour, gouverneur de l'île Royale, pour s'opposer aux projets de cet amiral et du général Lowdon qui avait sous ses ordres de nombreuses troupes de débarquement. Un brouillard épais, puis une tempête qui dispersa les deux flottes, empêchèrent seuls un combat naval d'avoir lieu. Le vaisseau anglais *le Tilbury*, de 60 canons, fit naufrage sur la côte de l'île Royale; son équipage fut recueilli par les Français. Dubois de La Motte revint à Brest au mois de novembre, avec sept cents prisonniers, après avoir fait échouer les projets de l'amiral Holburn sur Louisbourg; tandis que Montcalm, le chevalier de Vaudreuil et le chevalier de Lévis, continuant à soutenir noblement la lutte à la Nouvelle-France, faisaient capituler le fort de Chouagen, prenaient et détruisaient celui de Williams-Henri, et construisaient celui de Carillon, près du lac Saint-Sacrement.

Le brave Kersaint avait fait voile de Brest pour les Antilles presque aussitôt après le retour de d'Aubigny, ayant sous ses ordres

une escadre composée de *l'Intrépide*, qu'il montait en personne, de *l'Opiniâtre*, capitaine Moëlien, du *Saint-Michel*, capitaine de Caumont, des frégates *la Licorne* et *l'Améthyste*, capitaines Duguay-Lambert et d'Herlie, et de la corvette *la Calypso*, commandée par l'enseigne Descours. Arrivé sur les côtes de Guinée, Kersaint partagea cette escadre en deux divisions, l'une sous ses ordres, l'autre sous ceux de Caumont, pour croiser dans ces parages, où elles inquiétèrent vivement les établissements anglais, détruisirent l'un d'eux, et firent main basse sur une grande quantité de navires ennemis chargés de nègres et de marchandises. Les deux divisions se réunirent ensuite à la Martinique, et se séparèrent encore, celle de Caumont restant à la garde de cette île, et celle de Kersaint passant à Saint-Domingue, où elle se grossit de *l'Achille*, appartenant à la Compagnie des Indes, du vaisseau anglais *le Greenwich*, pris par Beauffremont-Listenois, et maintenant commandé par le capitaine Foucault, de la frégate *la Sauvage*, capitaine de Saint-Victor, du vaisseau *le Sceptre*, armé et chargé en flûte, capitaine Clavel, et de la flûte *l'Outarde*. Kersaint avait dessein de convoyer un grand nombre de navires marchands français, qui s'étaient réunis au Cap et comptaient sur sa valeur et son habileté pour être ramenés en France. Une escadre anglaise de six vaisseaux de guerre et de quarante bâtiments corsaires l'attendait pour le combattre et faire sa proie de tout son convoi. Dans ce but, elle s'était formée en chaîne près de Saint-Domingue. Kersaint, à la manière des grands marins du règne de Louis XIV, prend la résolution de sortir dans la nuit du 20 au 21 octobre 1757, nonobstant ce formidable obstacle. Poursuivi, dès la pointe du jour, par les ennemis et voyant qu'il ne pourrait éviter le combat, il l'engage lui-même à quatre heures de l'après-midi par trois coups de canon, qu'il fait tirer de sa batterie basse sur le vaisseau du commodore anglais; celui-ci riposte sur-le-champ par ses batteries hautes et basses, et son feu est si bien dirigé que, dès la seconde volée, *l'Intrépide* est dégréé de ses deux huniers et de son perroquet de fougue et encombré de morts et de blessés. Kersaint est atteint en trois endroits, et il faut l'emporter dans sa chambre pour le panser. Mais bientôt il remonte, pâle du sang qu'il a perdu et superbe d'audace. Il ordonne, et le combat se renouvelle avec

une fureur prodigieuse. *L'Intrépide*, livré aux bordées incessantes de trois vaisseaux ennemis, est totalement dégréé par une mitraille inconnue alors de la loyauté française, par des boulets qu'unissent des chaînes tranchantes, par des valets soufrés, et toutes sortes d'artifices et de matières incendiaires qui brûlaient quelquefois les hommes tout vifs. Ainsi tombèrent martyrs de cette sauvage façon de faire la guerre les officiers de Fontenu, de Gouillon, Gargiau, de La Tulaye; ainsi furent blessés, avec Kersaint, ses braves compagnons, Moëlien, d'Argouges, de Saint-Denis, Le Liorne, de Guernisac, de Longchamp et d'Aigremont. Cependant, Kersaint tenait toujours avec une admirable fermeté, et le capitaine Moëlien, sur *l'Opiniâtre*, se comportait avec un courage presque égal. On vit les Anglais, horriblement dégréés de leur côté, quoique avec des armes courtoises, plier devant les forces inférieures des Français et faire retraite après deux heures de combat. La nuit commençait à régner, la mer était houleuse. Kersaint jugea prudent de rentrer au Cap pour s'y réparer; mais il ne tarda pas à en sortir de nouveau avec son convoi, que les ennemis n'osèrent plus inquiéter, et qu'il amena glorieusement à Brest, au mois de janvier 1758.

Pitt, puisant une nouvelle énergie dans les revers momentanés qui frappaient les débuts de son ministère, redoubla d'efforts. Peu délicat sur les moyens, il fit rompre, sous de vains prétextes, la convention de Closter-Seven, et les troupes anglo-hanovriennes reprirent le cours de leurs opérations sur le continent. Pendant ce temps, des escadres partaient de la Grande-Bretagne pour bloquer les forces navales de la France, et protéger des descentes sur les côtes de ce royaume. Sept vaisseaux de ligne français furent retenus dans la Charente par l'amiral Hawke. D'autres, commandés par La Clue, se virent enfermés, par l'amiral Osborn, dans le port de Carthagène, en Espagne, où ils s'étaient réfugiés. Le 28 février 1758, le marquis Duquesne, chef d'escadre, se montra, avec trois vaisseaux et deux frégates, à la vue de cette ville pour renforcer La Clue: mais, connaissant les dangers de la rade d'Escombrera, il résista aux sollicitations de celui-ci, qui le faisait presser de mouiller en cet endroit. Le vent était contraire à La Clue et favorable au marquis Duquesne. Tout à coup il change, il souffle avec violence. La division du marquis est jetée au milieu

d'une flotte anglaise de seize vaisseaux et de cinq frégates; elle essaie de s'évader, n'y réussit qu'à demi, et son chef lui-même est contraint de se rendre, après s'être défendu, cinq heures durant, avec ses canons de retraite. Deux des vaisseaux français furent pris; le reste se sauva.

Le vaisseau *le Raisonnable*, capitaine de Rohan, fut obligé de se rendre à une escadre anglaise de six vaisseaux, après avoir soutenu, le 29 avril 1758, au large du Bec-de-Ras, un beau combat en retraite dans lequel périrent cent soixante-dix Français, au nombre desquels le lieutenant de Tournefort, et furent blessés cent autres hommes, dont plusieurs officiers.

Le 5 juin de la même année, une flotte anglaise de vingt-deux vaisseaux de ligne, commandée par le vieux lord Anson, mouilla dans la baie de Cancale, et débarqua quinze mille hommes, sous les ordres du jeune duc de Marlborough. L'armée ennemie s'avança jusqu'à Saint-Servant, faubourg de Saint-Malo; mais, à l'approche des secours qui arrivaient de toutes parts, elle se rembarqua précipitamment, le 11 juin, après avoir brûlé une corderie, une centaine de chaloupes et deux ou trois bâtiments corsaires. Le 8 août suivant, les ennemis vinrent sur les côtes de Normandie; leur flotte était commandée par le contre-amiral Howe, et elle portait de nombreuses troupes de descente, sous les ordres du général Bligh et du prince Édouard, depuis duc d'York. Ce fut à la ville, alors non fortifiée, de Cherbourg, que les Anglais s'adressèrent cette fois. Ils y prirent les cloches, quelques canons, y brûlèrent une trentaine de petits navires marchands ou pêcheurs, et se retirèrent, à l'approche des troupes françaises, dans la nuit du 15 au 16 août. Saint-Malo les inquiétait toujours par ses actifs corsaires; les Anglais reparurent, le 3 septembre 1758, sur les côtes de Bretagne, et débarquèrent à Saint-Brieuc, au nombre de treize mille, pour de là marcher contre la célèbre place maritime qui avait fait éprouver tant de pertes à leur commerce. Mais ils devaient être enfin punis de leur témérité. Après s'être approchés de Saint-Malo, et s'être assurés qu'il leur serait impossible de réussir dans leur projet de prendre cette ville et de la détruire, ils revenaient tout doucement et sans inquiétude sur leurs pas, avec l'intention de regagner leurs vaisseaux, quand le duc d'Aiguillon, à la tête de quelques bataillons hâtivement ras-

semblés et de la noblesse bretonne, tomba soudain, le 11 septembre, à Saint-Cast, sur leur arrière-garde et la rompit au moment où ils commençaient à se rembarquer. Alors une inexprimable confusion se mit au milieu des ennemis. Tous à la fois voulaient se réfugier sur leurs vaisseaux. Les matelots qui conduisaient les chaloupes, étant pressés de toutes parts, ne pouvaient agir; ils étaient obligés de couper de droite et de gauche les mains des malheureux qui se croyaient déjà sauvés, parce qu'ils avaient eu le vain bonheur de saisir un bateau. Plusieurs s'étant réfugiés sur un rocher, y furent tués. Le massacre aurait continué, si le canon des vaisseaux anglais n'eût pas cessé de tirer sur les vainqueurs. Alors un sentiment d'humanité prit chez les Français la place de celui de la vengeance, et la boucherie fut terminée. L'Angleterre perdit, à Saint-Cast, plus de cinq mille hommes, tant tués que noyés et prisonniers. Cela tempéra quelque peu la joie de ses succès en Amérique, dont elle commençait à recevoir des nouvelles.

En Europe encore, les frégates *la Thétis* et *la Calypso*, commandées par les officiers de Goimpy-Feuquières et de Thiersauville, escortaient, au mois d'août, du Port Louis à Brest, cent trente barques environ, lorsqu'elles furent attaquées par deux frégates anglaises, soutenues de deux vaisseaux de ligne. Par leur manœuvre, elles réussirent à ne pas laisser entamer leur convoi; et, attaquées de nouveau après avoir passé le raz, elles ne se défendirent pas avec moins d'habileté. Toutefois *la Calypso* ayant eu affaire aux deux frégates anglaises à la fois, son commandant fut grièvement blessé, et perdit plusieurs hommes. Le convoi entra intact dans la baie de Douarnenez.

Au Canada, Montcalm, avec quatre mille cinq cents hommes seulement, battit, le 8 juillet 1758, en défendant Ticondéraga, le général Abercrombie, dont l'armée était forte de vingt-trois mille hommes. Les Anglais, après avoir perdu lord Howe, l'un de leurs chefs, et plus de deux mille soldats, ne s'arrêtèrent, dans leur fuite précipitée, qu'aux bords du lac Saint-Sacrement, nommé par eux lac Saint-Georges. Le jeune Bougainville s'avança, durant l'hiver, avec un détachement d'élite, vers le lac, et après une marche forcée de soixante lieues, tantôt à travers des bois épais, sur un terrain couvert de neiges, tantôt sur les glaces de

la rivière de Richelieu, il surprit une flottille anglaise et la brûla sous le fort même qui la protégeait. Enfin Montcalm, malgré la faiblesse de ses ressources, la rigueur du climat et un dénûment presque absolu, se maintint longtemps avec un plein succès. Jamais homme, dit-on, ne réunit à un plus haut degré en lui les qualités qui plaisent au soldat, qui l'attachent et l'entraînent. Son généreux et loyal caractère n'avait pas su moins favorablement agir sur les Indiens, qui s'associaient avec enthousiasme à ses expéditions, et qui, marchant de nuit, inaperçus, à travers les bois, tombaient sur les habitations écartées des Anglais et les détruisaient longtemps avant qu'on eût soupçonné leur approche. Montcalm, s'il eût été secondé par la métropole, non-seulement aurait été capable de conserver la Nouvelle-France dans toute son intégrité, mais encore de ruiner la Nouvelle-Angleterre. Malheureusement les secours, déjà insuffisants au début, ne tardèrent pas à devenir complétement nuls; tandis qu'au contraire il arrivait de la Grande-Bretagne renforts sur renforts aux Anglais de l'Amérique septentrionale.

L'Angleterre est habituée à se voir battue au commencement de presque toutes ses guerres avec la France; elle ne s'en étonne pas et persévère, parce que pendant la paix elle s'en est largement préparé les moyens. Quand elle a affaire à des gouvernements qui n'ont point un souci sérieux d'entretenir ni d'augmenter leur marine, elle comprend qu'elle finira par en triompher à la longue; elle attend la défaite de ses ennemis de leurs premiers succès mêmes, sachant qu'il ne leur sera pas donné de pouvoir réparer leurs pertes pour soutenir éternellement la lutte.

Au mois de juin 1758, l'amiral Boscawen, avec une flotte de vingt-trois vaisseaux de ligne et dix-huit frégates, portant une armée de débarquement aux ordres des généraux Amherst et Wolfe, était venu attaquer Louisbourg, dont on avait augmenté les fortifications depuis quelque temps. Boscawen disposa si bien ses vaisseaux au moment de l'attaque, qu'ils couvraient toute la côte voisine de la ville, et en menaçaient à la fois plusieurs points. Les Anglais, ayant tenté de faire leur descente à l'anse dite du Cormoran, furent néanmoins repoussés; et peut-être auraient-ils alors renoncé à leur entreprise, si Wolfe n'eût imaginé de pénétrer par un endroit qu'on avait cru inaccessible. Un officier

anglais, ayant gravi en rampant sur les mains, avec un petit nombre d'hommes, fraya un chemin à l'armée ennemie, qui bientôt se trouva maîtresse d'investir la place. Trois vaisseaux de ligne français furent mis en feu par les bombes, et deux autres enlevés, durant la nuit, à l'aide de bateaux et de chaloupes, dans le port même de Louisbourg. Le lendemain, les assiégés, voyant leur rade couverte des débris des vaisseaux incendiés ou coulés à fond, furent si effrayés de ce spectacle, qu'ils résolurent aussitôt de capituler. Cela eut lieu le 26 juillet 1758. L'île Royale tout entière passa au pouvoir des Anglais avec Louisbourg. Un seul bâtiment de guerre français était parvenu à s'évader pendant le siége, ce qui donna lieu de penser qu'avec un peu d'habileté, les autres en auraient pu faire autant. Après être sortis de la rade de Louisbourg, ils seraient allés se joindre à une escadre commandée par le comte Duchaffaut, qui avait vainement essayé de secourir la place, et qui échappa, par l'habileté de ses manœuvres, à la flotte de Boscawen, au milieu de laquelle il passa avant d'arriver en France.

Depuis la perte de l'Acadie, l'île Royale était devenue la clef du Canada; l'arsenal de Louisbourg une fois au pouvoir des Anglais, l'entrée du Saint-Laurent était ouverte à leurs flottes. Les forces qui avaient servi à la conquête de l'île Royale furent en majeure partie déposées sur le continent, où elles commencèrent à changer la face des affaires. Le général Forber, parti de Pensylvanie à la tête d'un corps d'armée, contraignit les Français à abandonner le fort Frontenac et le fort Duquesne, qui maintenaient les communications entre le Canada et la Louisiane. L'un fut rasé, l'autre rebaptisé du nom de Pittsburg. Toutefois les colons français, confiants en l'habileté et en la valeur de Montcalm, étaient encore loin de se croire si proches de la catastrophe qui les menaçait, quand les Anglais adoptèrent un nouveau plan de guerre. Comme Montcalm avait jusqu'alors réussi, en concentrant ses forces, à faire face aux ennemis, sans une trop grande infériorité numérique, sur les divers points où il s'était successivement rencontré avec eux, les généraux anglais combinèrent plusieurs attaques simultanées : les unes, avec de petits corps d'armée, sur les postes éloignés, et la principale, au moyen d'une flotte puissante, sur Québec et le centre de la colonie, où toutes les forces britan-

niques devaient finir par se réunir. Les Français abandonnèrent alors presque tous leurs postes écartés. Le brave Pouchot, avec six cents hommes, se défendit pourtant dans le fort de Niagara, à l'attaque duquel le général anglais Prideaux perdit la vie. Johnson, qui remplaça ce dernier, fut plus heureux, et se rendit maître du fort. Bourlamaque tint les Anglais en échec au lieu nommé l'Ile-aux-Noix, à l'extrémité du lac Champlain; il réussit ainsi à fermer à Amherst le chemin de Québec, et à empêcher ce général de seconder l'attaque projetée contre la capitale de la Nouvelle-France.

La cour de Versailles faisait depuis quelque temps des ouvertures de paix au cabinet de Londres qui étaient repoussées avec hauteur, quand on résolut sérieusement, en 1759, de porter la guerre jusque chez les Anglais, pour les amener à conclusion. Le capitaine de vaisseau Bigot de Morogues fut chargé de dresser un plan, d'après sa nouvelle tactique, pour la campagne de mer. Quarante bataillons furent rassemblés en Bretagne, sous les ordres du duc d'Aiguillon; une autre armée, que commandait le brave Chevert, était également réunie près de Dunkerque. Une activité depuis longtemps inconnue régna dans tous les ports de France. On y construisit une multitude de bateaux plats pour recevoir les troupes de descente. Tous les bâtiments de guerre que l'on possédait encore tant sur l'Océan que sur la Méditerranée, furent armés avec promptitude. Il fut formé à Toulon, sous les ordres de La Clue, une escadre de douze vaisseaux de ligne et de trois frégates, qui devait aller se joindre à une flotte de vingt et un vaisseaux de ligne que le vice-amiral de Conflans, élevé à la dignité de maréchal de France, armait à Brest. D'après le dernier plan auquel on s'était arrêté en France, le vice-amiral de Conflans, aussitôt qu'il aurait appareillé, avait ordre de détacher un certain nombre de vaisseaux de sa flotte, pour escorter les bateaux plats sur lesquels le duc d'Aiguillon s'embarquerait avec un corps de douze mille hommes. Après avoir parcouru le canal Saint-Georges et reconnu le cap Cantyre, cette escadre se serait enfoncée dans le golfe de la Clyde. Le débarquement étant opéré dans cette partie de l'Écosse, on devait s'y emparer de quelque poste essentiel. Si des forces navales très-supérieures étaient aperçues, les capitaines français avaient pour instruction

de remonter aussitôt la rivière de Clyde, de s'y mettre sous la protection des batteries, même d'y brûler leurs bâtiments plutôt que de les laisser tomber au pouvoir de l'ennemi. En cas de séparation, le rendez-vous général était la baie d'Irvine. La prise de la ville de ce nom et de Glascow devenait alors le but principal de l'expédition, que l'on aurait terminée en levant des contributions dans le pays. Si des obstacles imprévus ne permettaient pas d'aborder sur les points qui avaient été désignés, les généraux pouvaient, de concert, faire des tentatives ou sur les côtes d'Angleterre proprement dite ou sur celles d'Écosse, dans les endroits qui leur paraîtraient les plus favorables. D'autre part, un armateur français des plus renommés de ce temps, le capitaine Thurot, natif de Boulogne-sur-mer, devait, avec cinq frégates qu'on lui confiait, débarquer en Irlande huit cents hommes, commandés par de Flobert, afin d'attirer de ce côté une partie des forces de la Grande Bretagne. L'entreprise avait pu être concertée avec quelques chances de succès; mais, en tous cas, la saison d'automne était mal choisie pour la mettre à exécution. L'alarme n'en fut pas moins extrême en Angleterre. Le roi y fit part au parlement du danger dont il se voyait menacé. Les deux chambres approuvèrent d'avance toutes les mesures qu'il jugerait à propos de prendre. Elles consistèrent à bloquer les ports d'où les Français pouvaient sortir pour effectuer leur invasion.

Quelques combats favorables aux Français préludèrent à la désastreuse campagne de 1759. De Sade, commandant *la Rose*, livra un combat de deux heures et demie à la frégate anglaise *le Tigre*, et la força d'amener. Il prit encore un autre bâtiment anglais de 20 pièces de canon. Le capitaine armateur Cornick, de Bordeaux, montant *la Félicité*, se défendit vaillamment contre deux frégates et une corvette anglaise qui l'attaquèrent à demi-portée de pistolet, les repoussa et mouilla, malgré elles, en rade de l'île de Modène.

La frégate *la Danaé*, commandée par le capitaine de brûlot Bart, ne fut pas si heureuse. Sortie de Dunkerque, le 27 mars 1759, avec la frégate *l'Harmonie*, capitaine Jain, elle fut attaquée le même jour par les frégates anglaises *le Southampton* et *le Mélampe*, et se défendit avec une valeur digne du nom et des précédents de son commandant, mais, n'étant nullement sou-

tenue par *l'Harmonie*, elle finit par être écrasée par ses deux adversaires. Toutefois le capitaine Bart et son fils, lieutenant de frégate, qui lui servait de second, ne voulurent pas laisser amener pavillon tant qu'ils vécurent. *La Danaé* ne se rendit que quand le père et le fils, couverts de blessures, eurent expiré dans un dernier embrassement.

L'amiral anglais Boscawen, avec quatorze vaisseaux, avait été chargé d'aller bloquer l'escadre de la Méditerranée dans le port de Toulon; mais, surpris par une tempête, il fut contraint de se réfugier à Gibraltar, et d'attendre les Français au détroit. Ce fut pendant la nuit que La Clue se hasarda à franchir ce passage. Afin de montrer aux siens la route qu'il fallait prendre, il alluma ses fanaux de poupe, qu'il éteignit peu de temps après pour dérober sa marche aux ennemis. Cinq vaisseaux et trois frégates que la force du vent tenait éloignés ne purent distinguer le signal, à cause de l'obscurité profonde qui régnait. Ils perdirent bientôt de vue le reste de l'escadre, et entrèrent dans la rade de Cadix, point où l'on devait se réunir en cas de séparation, et où La Clue lui-même avait ordre d'attendre ses dernières instructions. Le lendemain, 17 août 1759, au lever du jour, cet officier général ayant découvert quelques bâtiments, crut que c'étaient les retardataires qui venaient le joindre. Il gouverna en conséquence au plus près du vent, et se mit sous ses huniers pour les attendre. Cependant le nombre des bâtiments qui avaient été signalés augmentait d'un instant à l'autre; La Clue revint de son erreur, soupçonna que c'étaient les Anglais, et chercha à les éviter. Mais les vaisseaux ennemis étaient meilleurs voiliers que les siens; ils ne tardèrent pas à arriver sur lui, et à l'attaquer près du cap Santa-Maria. La Clue n'avait alors avec lui que sept vaisseaux contre quatorze. Sa défense fut admirable et digne d'un meilleur sort. *Le Centaure*, capitaine de Sabran, qui faisait son arrière-garde, se vit le premier attaquer des deux bords par deux vaisseaux ennemis. *Le Guerrier*, capitaine de Rochemore, se trouva peu après dans une passe semblable; puis ce fut le tour du *Souverain* et celui de *l'Océan*, que montait le commandant de l'escadre française, et sur lequel était le jeune Suffren, depuis peu reçu chevalier de Malte. Boscawen, avec *le Namur*, vint à toutes voiles sur La Clue, et le joignit par son travers à la

portée du fusil. Ses premières volées furent si violentes, qu'elles dégréèrent presque aussitôt *l'Océan*, hachèrent toutes ses manœuvres, entamèrent d'un demi-pied d'épaisseur son grand mât, et firent frémir tout l'édifice naval jusque dans ses entrailles, jusque dans les profondeurs de la cale. Mais La Clue répondit si juste à son formidable adversaire, qu'il fit choir, comme d'un bloc, le mât d'artimon de Boscawen, coupa net comme du verre deux de ses vergues principales et son bâton de foc, et mit toutes ses voiles en innombrables lambeaux. Boscawen recula étonné pour se tirer de dessous le feu de *l'Océan*. Malheureusement le brave La Clue venait d'être atteint d'une mitraille qui lui avait cassé la jambe gauche et fait une plaie considérable à la droite. Dans ce cruel état, il remit le commandement au capitaine de Carné, qui continua avec honneur le combat. Le feu qui sortait de l'escadre française était prodigieux, et il n'est guère permis de douter que si celle-ci eût combattu, non pas même à force égale, mais seulement en possédant le même nombre de vaisseaux qu'à son départ de Toulon, elle aurait fait éprouver une défaite à l'ennemi. Boscawen ne jugea pas à propos de revenir sur *l'Océan*. Il alla se joindre aux assaillants qui s'acharnaient sur *le Centaure*.

Ce vaisseau offrait alors un spectacle à la fois terrible et sublime. Aux deux premiers adversaires qui l'avaient, dès le principe, attaqué des deux bords, il s'en était bientôt joint quatre, cinq, six et jusqu'à sept autres, qui faisaient pleuvoir sur lui une grêle effroyable et constante de boulets et de mitraille. Sabran serra d'abord, autant qu'il lui fut possible, *le Guerrier*, qui l'empêcha pendant un certain temps d'être doublé, aucun des vaisseaux ennemis n'ayant osé passer entre Rochemore et lui. Mais cet obstacle même augmenta encore le nombre des ennemis auxquels *le Centaure* avait affaire. Il finit par avoir à se défendre lui seul contre toute l'escadre anglaise. Battu de l'arrière par quatre vaisseaux, de la hanche de tribord par plusieurs, et prolongé de bâbord par d'autres encore, il fut enfin dégréé, et peu après se vit enveloppé de partout. Cependant le cercle qui entourait Sabran et semblait près d'emporter le vaillant *Centaure* dans un épais tourbillon de salpêtre enflammé, ne se doutait pas de l'incomparable dévouement de ce vaisseau, centre sublime

d'attraction, qui, loin de se soustraire au nombre des ennemis, tendait sans cesse à les augmenter autour de lui, pour donner le temps au reste de l'escadre française de s'éloigner, en se sacrifiant pour tous. Entre ses adversaires, Sabran, sur la fin, avisa *le Namur*, que Boscawen avait hâtivement et tant bien que mal réparé; il lui montra sur l'heure qu'il n'avait pas mieux à gagner avec lui qu'avec La Clue et de Carné. Boscawen, dégréé de nouveau et plus encore que la première fois, n'eut d'autre ressource que d'abandonner *le Namur* et de passer sur *le Kernosprik*. Du reste, il le fit vaillamment, comme on devait l'attendre d'un marin tel que lui; ce fut dans un simple canot, avec son pavillon déployé à la poupe, qu'il gagna son nouveau vaisseau-amiral. Sabran eut la satisfaction de voir les deux mâts de perroquet du *Kernosprik* tomber sous le feu du *Centaure*, comme il avait vu les principaux agrès du *Namur*. Mais cette lutte désespérée, inouïe, devait avoir un terme. Il y avait six heures entières que *le Centaure* combattait. Quel sujet pour un peintre! Un seul vaisseau au milieu de quatorze qui le foudroient, toutes ses manœuvres hachées, toutes ses voiles emportées ou lacérées par la mitraille, sa grande vergue brisée, ses mâts de hune croulant, son mât d'artimon ne tenant plus que par artifice, ses mâts majeurs entamés jusqu'au cœur par les boulets, tous ses haubans coupés, tous ses ponts ravagés, faisant eau de toutes parts, en ayant plus de six pieds dans la cale, et par-dessus cela noyé dans le sang de ses nobles défenseurs, que domine la fière et résignée figure de Sabran, toujours debout, au milieu des tronçons, des membres humains et sanglants qu'il voit sans cesse s'amonceler autour de lui, de Sabran, image du dévouement du marin pour ses frères d'armes, et qui ne se laisse enlever par l'ennemi qu'au moment où le silence de ses canons lui a appris que toutes ses poudres sont mouillées, et qu'il n'y a plus d'artilleurs vivants pour servir ses pièces; qu'au moment où il s'est assuré surtout que le sacrifice du *Centaure* a dû faire le salut de toute une escadre française. Il était sept heures et demie du soir quand les quatorze vaisseaux de Boscawen se rendirent maîtres du vaisseau de Sabran. On fut obligé de le traîner à la remorque, et la pompe à la main, jusqu'à Gibraltar, pour l'empêcher de couler bas. Jamais trophée n'avait coûté plus cher aux vainqueurs.

Le dévouement du *Centaure* aurait effectivement sauvé les autres vaisseaux français, si Boscawen n'eût pas violé le droit des gens, et ne les eût pas attaqués de nouveau en pays neutre où ils étaient parvenus à se réfugier. Deux furent enlevés et deux autres brûlés à la côte de Lagos, sous les canons des forts portugais. Le reste se sauva. *L'Océan* était un des vaisseaux enlevés, et Suffren, qui s'y trouvait encore, fut une seconde fois, mais pour peu de temps, prisonnier des Anglais. Les six vaisseaux qui s'étaient séparés de l'escadre de La Clue souffrirent du mauvais temps, mais évitèrent l'ennemi.

Un peu auparavant, l'amiral Rodney était venu pour bombarder le Havre-de-Grâce, où s'étaient formés des magasins d'approvisionnements et où l'on avait construit bon nombre de bateaux plats destinés à l'embarquement des troupes d'invasion. L'escadre anglaise avait jeté l'ancre, le 3 juillet, à l'ouverture de la rade; ses galiotes s'étaient rangées en ligne dans le canal étroit qui portait les eaux à Harfleur; mais les ennemis, n'ayant point obtenu le succès qu'ils espéraient, s'étaient retirés, le 7, après avoir perdu deux de leurs galiotes à bombes. Le commodore Boys, stationné à la hauteur de Dunkerque, était chargé d'intercepter tous les bâtiments français qui pourraient sortir de ce port.

Du côté de Brest s'était porté le principal effort de l'Angleterre pour prévenir l'invasion qu'elle redoutait. L'amiral Hawke, qui croisait à l'entrée de la rade avec une flotte de vingt-trois vaisseaux de ligne, fut forcé, le 12 octobre, par un ouragan épouvantable, de ramener à Torbay ses forces maltraitées. Si Conflans fût sorti de Brest dans ce moment, on aurait pu tenter la descente projetée; mais ce vice-amiral tarda trop à appareiller, et, le 14 novembre 1759, quand il mit à la mer avec vingt-un vaisseaux et cinq frégates, les Anglais avaient eu le temps de réparer les dommages que leur avait occasionnés la tempête. Le dessein de Conflans était d'aller au Morbihan dégager les bâtiments sur lesquels l'armée du duc d'Aiguillon devait s'embarquer. Ils étaient étroitement bloqués par une division ennemie, que commandait le capitaine Duff. A peine celui-ci eut-il aperçu les vaisseaux de Conflans qui venaient de doubler la pointe du sud de Belle-Isle, qu'il prit chasse, et fut assez heureux pour joindre Hawke qui arrivait sur les Français à toutes voiles.

C'était le 20 novembre 1759, jour à jamais néfaste pour la marine de France. Les vents, livrés à leurs plus effroyables caprices, variaient, par grain, du sud-ouest à l'ouest : leur bourrasque infernale troublait l'éther et l'onde; le ciel n'était qu'une ombre noire et funeste, la mer qu'une écume mugissante et soulevée. Le désordre de la nature semblait présager quelque grande catastrophe. Plût à Dieu que ce désordre lui seul eût causé le désastre de la flotte française; l'honneur national aurait du moins été sauf en ce jour. L'incapacité de Conflans en devait décider autrement. Pour éviter l'amiral anglais, Conflans, qui croyait n'être pas suivi, avait pris par les Cardinaux, entre les ennemis et la côte. Gêné par les bancs et les récifs, il s'était mis ainsi dans une position presque inextricable. Il lui fut impossible de former sa ligne de bataille pour recevoir l'ennemi, qui tomba tout d'abord sur l'arrière-garde française. Celle-ci était sous les ordres du chef d'escadre Saint-André du Verger, dont la conduite généreuse en cette circonstance mérite de faire le pendant de celle de Sabran, au combat du 17 août. Ce brave officier prit aussitôt la résolution de se sacrifier pour le salut de la flotte, et soutint, avec son seul vaisseau *le Formidable*, de 80 canons, les efforts de douze à quinze vaisseaux. Il périt glorieusement; son frère lui succéda dans le commandement, et continua de se battre plus d'une heure durant. Sur le point de couler bas, ayant son gouvernail brisé et un grand nombre d'hommes tués ou blessés, Saint-André du Verger le jeune amena son pavillon, et un moment après il fut lui-même emporté par une décharge de trois bâtiments anglais qui venaient sur son vaisseau. Tous les marins du *Formidable*, qui avaient survécu, et parmi eux le jeune Laperouse, alors garde-marine, furent faits prisonniers de guerre. Cependant Hawke pénètre jusqu'au centre de la flotte française, et, malgré le péril qu'il y court et dont son pilote l'a averti, il ordonne la manœuvre pour joindre le vice-amiral. Le brave de Kersaint, commandant *le Thésée*, de 74 canons, qui se trouve sur son passage, reçoit sa bordée, lui riposte avec la sienne, et veut faire revirer son vaisseau, dont on avait négligé de fermer les sabords, et qui coule bas dans l'instant. Tout l'équipage et deux enfants de Kersaint sont abîmés dans les flots. L'infortuné père jette un dernier regard du côté où ses deux fils, son espoir, sont sur le point de périr, se

précipite à la nage après eux, et ne peut que partager leur mort. Mais le nom de Kersaint ne périt pas tout entier en ce jour. Le commandant du *Thésée* laissait d'autres enfants, dont l'un devait être une des célébrités de la guerre de l'indépendance de l'Amérique et de la Révolution. *Le Superbe*, de 70 canons, capitaine de Montalais, qui s'était aussi très-vaillamment comporté, fut également submergé en revirant de bord, plus encore par suite de l'épouvantable état dans lequel le feu de l'ennemi l'avait mis, que de l'inattention que l'on avait eue de ne pas non plus fermer ses sabords. La perte du capitaine Montalais, abîmé dans ce désastre avec son vaisseau et tous les siens, fut vivement sentie dans la marine, qui la pleura presque autant que celle de Kersaint. La plus étrange confusion régnait dans la flotte de Conflans. Un autre vaisseau venait d'être submergé ; plusieurs allaient s'échouer à la côte. *Le Soleil-Royal*, de 80 canons, vaisseau qui renaissait sans cesse, depuis Louis XIV, comme le phénix de sa cendre, dans l'ancienne marine de France; *le Soleil-Royal*, que montait le malencontreux amiral de la flotte, loin d'être capable de diriger les autres bâtiments, semblait être lui-même sans chef et sans direction. Pour éviter l'abordage des Anglais, il s'en allait, objet de dérision pour l'ennemi, abordant, maltraitant ses propres vaisseaux qu'il était chargé de conduire et de sauver. Le vaisseau que commandait le prince de Beauffremont, chef d'escadre, faillit en être fracassé. C'était pitié de voir à quel homme on avait confié les restes précieux de la marine française, la vie et l'honneur de tant de braves gens qui auraient fait merveille avec un Tourville ou seulement un La Galissonière. Comme si ce n'eût pas été assez de faire de Conflans le plus détestable des vice-amiraux, on venait de le nommer maréchal de France, sans doute pour qu'il eût le droit de compromettre, de perdre tout à la fois les armées de terre et les armées de mer. Bigot de Morogues, commandant *le Magnifique*, de 74 canons, sut pourtant soustraire *le Soleil-Royal* à l'ennemi. Conflans prit le parti d'aller cacher son incapacité et son opprobre dans une anse, près du Croisic, et l'action à laquelle il avait exposé sa flotte continua sans lui. Deux capitaines français, Sansai et Saint-Allouarn, l'un sur *le Héros*, de 74 canons, l'autre sur *le Juste*, de 70, se défendirent vaillamment, mais sans pouvoir sauver leurs vaisseaux. *Le Héros* alla se perdre sur le Four, point

de la côte de Bretagne renommé entre tous pour les horribles dangers dont il est hérissé; l'autre alla se briser à l'anse d'Éroublas, à l'embouchure de la Loire. Saint-Allouarn ayant été tué, son frère le remplaça, et, quoique grièvement blessé, il s'occupa du salut de ses gens, et resta seul sur les débris du *Juste*, qui devinrent le jouet des flots. Beauffremont-Listenois, monté sur *le Tonnant*, de 80 canons, après avoir échappé au danger que lui avait fait courir l'ignorant Conflans, et s'être vaillamment battu contre un vaisseau à trois ponts, considéra le danger incessant qu'il courait près de la côte, et se détermina, sur le soir, à gagner le large, pour se réfugier sous l'île d'Aix, avec sept vaisseaux, dont était *le Dragon*, capitaine La Touche-Tréville. Villars de La Brosse, sur *le Glorieux*, de 74 canons, suivi d'un pareil nombre de vaisseaux, ayant été obligé de faire diverses manœuvres pour éviter les fréquents abordages et les rochers qui l'environnaient, fut porté à l'entrée de la Vilaine, où l'ennemi essaya vainement de venir le brûler. Les Anglais, à qui, de leur avis du moins, il n'avait manqué que deux heures de plus de jour pour détruire ou prendre toute la flotte française, aperçurent, le lendemain, *le Soleil-Royal* et un autre vaisseau qui travaillaient à se faire échouer dans l'anse du Croisic, où Conflans, comme on l'a dit, s'était retiré. Hawke détacha aussitôt contre eux deux de ses bâtiments, qui se perdirent sur des bancs de sable. D'autres plus heureux, parvinrent à s'approcher du *Soleil-Royal*. L'équipage et Conflans lui-même, entièrement nu, venaient de sortir de ce beau vaisseau-amiral après y avoir mis le feu; les Anglais n'eurent le temps que d'enlever la figure resplendissante du soleil, qui ornait la proue de ses grands rayons d'or. Ils l'emportèrent comme un trophée et la placèrent dans un de leurs arsenaux. C'était la Hougue, moins la gloire et l'honneur français sauvés. Cette signalée victoire n'avait pas été sans coûter des pertes à l'ennemi. Le vaisseau anglais *la Résolution*, sur lequel se trouvait une partie des hommes pris dans *le Formidable*, le seul vaisseau français tombé au pouvoir de l'ennemi, alla se briser contre des rochers. Un capitaine des troupes d'embarquement, nommé de Berlaymond, qui était du nombre, et qui avait été blessé dans le combat, profita de l'événement pour se jeter, lui douzième, sur quelques débris du naufrage, dont il se fit une

sorte de radeau ; il poussa au large pour gagner plus aisément la terre, dont il était à une lieue et demie environ ; repoussé par la marée, il n'en resta pas moins pendant quatre jours sur son radeau, la moitié du corps dans l'eau, souffrant le froid, la faim et la soif avec une constance admirable et encourageant à l'imiter ses compagnons d'infortune ; dix d'entre eux périrent. Le capitaine de Berlaymond, resté seul avec un matelot de Dieppe, fut enfin recueilli par un navire hollandais qui le ramena à Brest. La France entière se montra tellement humiliée et indignée de la trop mémorable défaite navale, que Louis XV, malgré son apathie et son indifférence, se laissa cette fois entraîner au mouvement de l'opinion générale, et défendit à Conflans de reparaître devant lui (1).

C'en fut fait nécessairement de l'expédition projetée contre l'Angleterre. Le capitaine corsaire Thurot parvint seul, avec sa petite escadre de cinq frégates ou corvettes, à tromper la vigilance du contre-amiral anglais Boys. Sorti de Dunkerque, il parut à la vue d'Aberdeen, répandit l'alarme en Écosse, et se retira à Gottembourg. Ayant ensuite quitté ce port, il fut battu de la tempête, sur le point de faire naufrage, et menacé de la famine. Réduit à trois petites frégates, il n'en resta pas moins déterminé à suivre son entreprise. En vain les officiers lui firent des représentations ; il ne les écouta point, et refusa de retourner en France avant d'avoir tenté un débarquement en Irlande, où l'on se flattait d'être soutenu par un parti de mécontents. Il descendit, en effet, à Carrick-Fergus. Cette ville avait une petite garnison qui essaya de se défendre ; on se battit dans les rues. Les Anglais furent forcés de se retirer dans le château et ne tardèrent pas à capituler. Malheureusement Thurot, ayant remis à la voile, fit rencontre du capitaine anglais Elliot, qui lui livra combat le 17 février 1760, et lui fit perdre la vie. Après la mort de son chef, la petite division française se rendit. Thurot était encore fort jeune quand il fut tué sur son bord ; il s'était acquis de la réputation en troublant dans les mers du Nord le commerce des Anglais, qui se virent délivrés, en sa personne, d'un ennemi aussi actif qu'intrépide. Les malheurs de la marine de l'État ne ralentirent pas l'ardeur des corsaires. Du 1er juin 1756 au 1er juin 1760 seulement, les armateurs français prirent, d'après le relevé même des

registres de Londres, deux mille cinq cent trente-neuf bâtiments contre neuf cent quarante-quatre qu'on leur avait enlevés, et qui, la plupart, étaient des navires de pêche.

Cependant une nouvelle flotte anglaise de vingt-cinq vaisseaux de ligne et de plus de cent bâtiments de transport, partie d'Angleterre dans le courant de juillet 1759, sous les ordres de l'amiral Saunders, après avoir reçu, au mois d'avril, le général Wolfe avec dix mille hommes d'élite, entra dans le Saint-Laurent malgré les glaces qui l'obstruaient, le remonta, s'engagea dans les passes les moins fréquentées, et, le 26 juin, opéra un débarquement dans l'île d'Orléans qui ferme le port de Québec. L'armée ennemie était à peine descendue à terre, qu'il s'éleva une violente tempête; plusieurs petits bâtiments coulèrent bas, et quelques vaisseaux de ligne perdirent leurs ancres. Les Français voulurent profiter de cette circonstance pour incendier la flotte anglaise. Huit brûlots furent lancés contre elle par une nuit profonde et un vent très-favorable. Tout eût péri infailliblement, hommes et vaisseaux, si l'opération avait été conduite avec l'intelligence et le sang-froid qu'elle exigeait. Dans l'impatience qu'ils avaient de voir le résultat de leur tentative, peut-être même d'assurer leur retour à terre, ceux qui la dirigeaient mirent trop précipitamment le feu aux brûlots. Les Anglais, avertis à temps du péril qui les menaçait, vinrent à bout de se garantir, et le coup fut manqué. Des radeaux enflammés, qu'on envoya de nouveau contre eux, ne réussirent pas davantage. Tandis que les ennemis voyaient leurs forces navales échapper si heureusement à la destruction, leur armée de terre attaquait la pointe de Lévi, l'enlevait aux troupes françaises qui s'y étaient retranchées, y établissait ses batteries, et bombardait la ville de Québec avec le plus grand succès, bien qu'elle fût située sur la rive opposée du fleuve. Toutefois, la côte qui conduisait à Québec était défendue par des redoutes, par des batteries et par des troupes qui en rendaient l'aspect formidable. Wolfe, fatigué d'attendre les deux divisions d'Amherst et de Jonhson, n'en résolut pas moins d'attaquer seul Montcalm dans ses retranchements, et se fit débarquer, à cet effet, à l'embouchure de la petite rivière de Montmorency; mais l'intrépide Montcalm, malgré le feu qui protégeait son adversaire, précipita les grenadiers anglais du saut de ce nom, et Wolfe fut

obligé de se retirer avec perte de quinze cents hommes. La saison avançait, l'ennemi n'avait plus l'espérance de forcer les Français dans leurs postes; il commençait à manifester son découragement, quand une idée semblable à celle qui amena la prise de Louisbourg et celle de Belle-Isle, et qui achèverait au besoin de démontrer combien on a toujours tort de s'en fier à la seule nature pour la défense d'un point quelconque, vint à un des officiers assiégeants. Cet officier proposa de faire remonter l'armée et une partie de la flotte au-dessus de la place, et de s'emparer des hauteurs d'Abraham que les Français ne gardaient pas, les croyant suffisamment défendues par les rochers escarpés dont elles sont hérissées. Wolfe saisit ce plan avec empressement; il rembarqua son armée et la transporta sur l'autre bord du Saint-Laurent, la flotte s'avança ensuite jusqu'à douze lieues au-dessus de Québec. Par diverses fausses attaques, Wolfe réussit à distraire l'attention de Montcalm, qui avait chargé Bougainville, devenu colonel, de couvrir la retraite de l'armée à la tête des grenadiers et des volontaires. Enfin, dans la nuit du 13 septembre, ses bateaux, partis de trois lieues au-dessus du point où il voulait descendre, se laissèrent aller à la dérive jusqu'au pied des rocs escarpés à l'extrémité desquels s'élève Québec. Débarquant dans l'obscurité, et s'enfonçant dans les buissons et les ronces, les ennemis gagnèrent le sommet de la plate-forme, et Montcalm apprit avec étonnement que l'armée de Wolfe se trouvait de niveau avec la haute ville, sur les sommets d'Abraham, et était prête à l'attaque des fortifications, qui n'avaient plus rien de redoutable, en même temps que la flotte foudroyait la basse ville. La bataille que, vu l'infériorité de ses forces, Montcalm avait jusqu'alors évitée, était désormais l'unique moyen de sauver Québec. Il s'y décide à l'instant, repasse la rivière Saint-Charles et vient attaquer les Anglais, sans considérer le petit nombre de troupes qui le suivent. L'intrépide Montcalm tombe mortellement atteint aux premières décharges, mais trouve encore assez de force pour donner quelques conseils aux siens, et pour dire : « Du moins, je n'aurai pas vu Québec au pouvoir des Anglais. » Le général Wolfe est aussi frappé à mort; mais, avant d'expirer, il a la consolation de voir qu'il a assuré la victoire à son armée. Monkton, qui lui succède, est tué à son tour; ce fut le général Townshend

qui recueillit les fruits de la victoire de Wolfe. Elle pouvait pourtant n'être pas décisive. Douze heures de temps suffisaient pour rassembler des troupes françaises distribuées à quelques lieues du champ de bataille, les réunir au petit corps d'armée battu, et marcher aux vainqueurs avec des forces supérieures à celles qu'ils avaient défaites. C'était le conseil qu'avait donné Montcalm avant de rendre le dernier soupir. Mais on ne le suivit pas; on s'éloigna de dix lieues. Le chevalier de Lévis, accouru de son poste pour remplacer Montcalm, blâma avec énergie cette retraite; on en rougit, on voulut revenir sur ses pas, et ramener la victoire. Il n'était plus temps. Le colonel Bougainville lui-même était arrivé trop tard de quelques heures au secours de la ville. Québec avait capitulé le 18 septembre 1759. Les Anglais croyaient qu'ils ne rencontreraient plus nulle part de résistance au Canada. Une poignée de Français, manquant de tout, lâchement, odieusement délaissés par la métropole, les eut bientôt désabusés. Ces braves restes d'une grande colonie se soutinrent plus d'une année encore et firent même des tentatives hardies pour reprendre Québec, dont l'une faillit être couronnée de succès. Ils regardaient toujours du côté de la mer si quelque voile amie ne blanchissait pas à l'horizon, pour venir en aide à leurs efforts désespérés; mais rien ne vint. Il fallut céder enfin à la fortune; et, le 8 septembre 1760, le lieutenant général marquis de Vaudreuil, dernier gouverneur de la Nouvelle-France, fut contraint de signer, dans Montréal, la capitulation qui livrait le Canada aux Anglais.

L'Angleterre, non contente de ses conquêtes à la Nouvelle-France, entreprenait dans le même moment d'enlever aux Français leurs positions aux Antilles. Une escadre considérable portant des troupes nombreuses, opéra dans ce but deux descentes à la Martinique, l'une près de Port-Royal, le 6 janvier 1759, l'autre près de Fort-Royal, le 19 du même mois. Mais le marquis de Beauharnais, qui était alors gouverneur des îles, tomba sur les ennemis, leur fit éprouver par deux fois de très-grandes pertes en hommes et les força à se rembarquer, abandonnant beaucoup de prisonniers. Ils se tournèrent ensuite contre la Guadeloupe, qui n'était pas aussi bien défendue et qui avait alors pour gouverneur particulier Nadau du Treil. Le commodore Moore, avec neuf vaisseaux de ligne et soixante transports sur lesquels étaient six

régiments choisis d'infanterie, se présenta, le 23 janvier, devant la ville de la Basse-Terre, et s'étant approché de manière à imposer silence aux batteries françaises, il continua tout le jour et le lendemain à faire pleuvoir sur cette malheureuse ville des bombes et des boulets rouges. Les maisons, qui généralement étaient de bois, les magasins remplis de rhum, de sucre et d'autres matières inflammables, prirent bientôt feu de toutes parts; l'incendie était épouvantable, et les Anglais, toujours acharnés à détruire les sources de commerce des autres nations, l'activaient, pour empêcher les habitants de rien sauver, avec cette sauvagerie sans entrailles qu'un peuple avant tout mercantile sait seul avoir : la ville entière fut détruite. Après divers combats et de nouveaux incendies, l'île entière capitula, au moment où le marquis de Beauharnais, étant enfin parvenu, avec le capitaine de vaisseau Bompart, à rassembler quelques transports, opérait un débarquement infructueux sur un point de la côte. Ce secours tardif se rembarqua à la nouvelle de l'événement. Les petites îles de la Désirade et de Marie-Galande suivirent le sort de la Guadeloupe.

Georges III, qui avait succédé en Angleterre à Georges II, son grand-père, n'avait point encore retiré la conduite des affaires de son royaume à William Pitt, quand les Anglais, pour compenser sur l'Océan la perte qu'ils avaient faite de Minorque dans la Méditerranée, entreprirent de se rendre maîtres de Belle-Isle. Un transfuge avait proposé au gouvernement de la Grande-Bretagne de s'emparer de ce point maritime pour y faire un port qui, selon lui, serait plus utile aux Anglais que la possession éloignée de Gibraltar. Pitt, emporté par son désir quelquefois inconsidéré d'abaisser la France, adopta un peu légèrement ce projet, qui ne pouvait avoir le résultat attendu. Il en confia l'exécution au général Hogdson; et lord Keppel, avec une escadre de huit vaisseaux, fut chargé de convoyer nombre de transports, sur lesquels étaient les troupes de débarquement. Keppel et Hogdson voulurent d'abord effectuer leur descente au port d'Andro, le 8 avril 1761; mais ils se virent repoussés avec perte de huit cents hommes. Ayant reçu des renforts, tandis que le gouverneur français n'en recevait aucun de son côté, ils s'approchèrent de nouveau, le 22, feignant de vouloir descendre dans les endroits les plus défendus. Les Français riaient de leurs vains efforts. Tout à coup, vers la pointe

de Locmaria, on voit descendre du haut d'un rocher jusqu'alors réputé inaccessible, et sur lequel on avait, par suite, négligé de veiller, un corps considérable d'ennemis commandés par le brigadier Lambert. Le gouverneur Sainte-Croix, accouru aussitôt, avec trois ou quatre cents hommes, pour les chasser, est lui-même repoussé par le feu prodigieux des vaisseaux qui le prenaient en flanc; il se replie en bon ordre, et ne se renferme dans sa citadelle qu'après avoir construit des redoutes pour en défendre l'approche. Le 5 mai, huit cents hommes de la garnison attaquèrent les ennemis, taillèrent en pièces les volontaires du régiment de Gray et firent plusieurs prisonniers, entre lesquels se trouvait le général Crawford. On se combattait d'ailleurs de part et d'autre avec une politesse qui rappelait Fontenoi et ce mot si connu : « Messieurs, tirez les premiers. » Ce bizarre échange de prévenance qui régnait alors entre les officiers des camps adverses n'empêchait pas, il ne s'y faut point tromper, que les soldats ne fussent fauchés par mille et mille, et que les batailles de cette époque ne fussent aussi meurtrières que celles d'aucun autre temps; elle prouvait seulement l'indifférence avec laquelle on sacrifiait les hommes. Pendant le siége de Belle-Isle, le gouverneur français et les généraux anglais s'envoyèrent mutuellement des présents; et comme l'escadre britannique, assurée de ne pas rencontrer en mer de vaisseaux opposés qui la gênassent, avait amené des dames pour être témoins des opérations militaires, Sainte-Croix fit dire à Keppel « que si les charmantes ladys qui étaient sur son bord et qui lorgnaient la place avaient envie de la voir de plus près, elles pouvaient, sans risque aucun, se faire conduire à terre; qu'il ferait de son mieux pour les amuser, et qu'il leur donnerait même le bal. » Peut-être Sainte-Croix avait-il pour but, en se montrant si prévenant, de donner le change sur la détresse qu'il ressentait de plus en plus, et d'éloigner l'ennemi en lui témoignant une certaine indifférence sur ses attaques persévérantes; mais Hogdson ne s'y laissa pas prendre, et, au contraire, redoubla d'efforts. Dans la nuit du 14 au 15 mai, il attaqua et emporta les retranchements qui couvraient la place de Belle-Isle, et battit ensuite celle-ci avec tant de furie pendant trois semaines, qu'elle menaçait d'une ruine totale. C'est alors que Sainte-Croix (2), désespérant d'être secouru, et certain d'avoir mis son honneur et son courage à couvert de

tout reproche, se décida à capituler, après deux mois de siége. Il sortit de la place, le 7 juin, avec tous les honneurs de la guerre. Cette conquête, dont les Anglais ne pouvaient tirer l'avantage qu'ils s'en étaient promis, fut d'ailleurs tout le fruit des dépenses énormes que leur coûta l'entretien de leurs forces navales sur les côtes de France. Ils avaient été trop longtemps occupés au siége de Belle-Isle, et leurs troupes y avaient trop souffert, pour qu'ils pussent attaquer le port de Lorient, dont la destruction entrait dans le projet qu'ils venaient d'exécuter en partie.

Le défaut de secours qui avait entraîné la prise de Belle-Isle tenait à l'anéantissement complet de la marine royale de France. Le lâche et incapable Berryer, méconnaissant toute l'étendue des ressources du royaume, disait hautement qu'il était clair désormais que la France ne pourrait plus disputer à l'Angleterre l'empire de la mer, et qu'il fallait se borner à être puissance continentale, singulier langage dans un ministre de la marine. Mais de combien d'autres choses singulières n'était-on pas témoin dans cette déplorable époque! Pour mettre sa conduite en rapport parfait avec son opinion, Berryer vendit d'abord les vaisseaux de l'État à des armateurs particuliers; puis, complétant son œuvre de vandalisme, il traita, avec des négociants, de tous les agrès et de tous les apparaux des magasins. De Brest à Toulon, il n'y eut plus un seul vaisseau à la disposition du gouvernement; les arsenaux furent vides et le silence du néant régna dans tous les ports de France. L'inepte Berryer avait fait pis que renouveler Jérôme Pontchartrain: car du moins on avait encore vu briller d'un grand éclat, à l'époque funeste de ce dernier, la marine des Duguay-Trouin et des Cassard, celle des plus célèbres armateurs enfin, qui avaient soutenu jusqu'à la paix d'Utrecht l'honneur du pavillon français. Et cependant, loin de s'éteindre, le feu de la guerre, malgré les négociations humiliantes de Louis XV, semblait au contraire s'activer par suite d'une nouvelle circonstance.

Charles III de Bourbon régnait en Espagne; son fils mineur, Ferdinand, régnait à Naples, en quelque sorte sous sa tutelle; et la Pompadour, continuant à tenir dans ses mains les destinées de la France sous le nom de Louis XV, venait, par hasard, de faire tomber ses faveurs sur un personnage de quelque tête et de quelque entreprise, sur Étienne-François, duc de Choiseul, porté par

elle au département des affaires étrangères, et presque en même temps à celui de la guerre, quand fut signé, le 15 août 1761, le traité si fameux sous le nom de *Pacte de famille*, qui devait unir en alliance perpétuelle les rois de France, d'Espagne, des Deux-Siciles et l'infant duc de Parme. Par ce traité, quiconque attaquerait l'une des couronnes contractantes était censé attaquer toutes les autres; en sorte que les secours, limités d'abord à vingt-quatre mille hommes de la part de la France et de l'Espagne, devaient s'étendre ensuite à toutes les forces de ces monarchies. Les deux puissances convinrent de ne point contracter d'alliance nouvelle, et même de ne point engager de négociations sans s'en faire part l'une à l'autre. Le roi d'Espagne stipulait pour son fils, le roi mineur des Deux-Siciles, et pour son frère don Philippe de Parme. Ces deux souverains n'apportèrent cependant point dès lors leur accession au traité. Le Pacte de famille n'était que provisionnel, et ne s'appliquait pas en principe à la guerre présente: mais une convention particulière et secrète fut signée entre la France et l'Espagne, par laquelle cette dernière s'engageait à déclarer la guerre à l'Angleterre le 1er mai 1762, si, avant cette époque, la paix n'était pas conclue; le même jour, la France devait consigner à la couronne d'Espagne l'île de Minorque, conquise sur les Anglais.

Pitt, qui avait fait attaquer Belle-Isle, au mépris d'un armistice convenu pendant les négociations entamées pour la paix entre la France et l'Angleterre, et qui avait refusé d'admettre l'Espagne à ces négociations, n'eut pas eu plutôt avis du Pacte de famille, qu'il en demanda communication. Sur le refus du ministère espagnol, il proposa d'attaquer immédiatement l'Espagne, avant qu'elle fût prête à agir, et de commencer par s'emparer de la flotte de ce royaume, qui n'était pas encore rentrée dans ses ports d'Europe; il insista sur l'opportunité de frapper un grand coup sur toutes les branches régnantes de la maison de Bourbon. Mais le nouveau roi d'Angleterre, accordant toute sa confiance au comte de Bute, son confident, et regardant Pitt comme un ministre qui lui était imposé par la volonté du peuple, saisit cette occasion de se débarrasser d'un homme de génie dont la hauteur de caractère le blessait profondément. Georges III se déclara pour ceux qui pensaient que l'Angleterre allait à un abîme, à une ruine

inévitable en soudoyant contre la France les puissances continentales ; il se montra partisan de la paix. Pitt, contrarié dans ses plans, se démit de ses fonctions, et le comte de Bute lui succéda. Le premier acte de ce ministre fut de retirer les subsides au roi de Prusse. Dès lors on pouvait croire la guerre finie ; il n'en fut point ainsi : la volonté nationale est depuis longtemps plus forte en Angleterre que celle du roi et des conseillers qu'il choisit. D'un autre côté, le duc de Choiseul, se flattant d'obtenir du gouvernement anglais des conditions plus favorables, en lui suscitant une cause nouvelle de préoccupations, poussa Charles III à entreprendre la conquête du Portugal, et fit passer au monarque espagnol des secours à cet effet ; l'Angleterre y répondit en accordant un subside au roi Joseph de Portugal. Charles III déclara la guerre dans les formes à Georges III, le 2 janvier 1762, et, conjointement avec le roi de France, il somma le gouvernement portugais de renoncer à une neutralité qui, disait-il, était trop favorable au commerce des Anglais, et donnait à ceux-ci les moyens d'étendre leur tyrannie sur toutes les mers. Choiseul, en précipitant l'Espagne dans cette guerre pour contraindre le cabinet britannique à la paix, manqua complétement son but. La marine anglaise accueillit avec transport la déclaration de Charles III, et se reput immédiatement, en espérance, des trésors des colonies espagnoles, qu'elle n'avait vus qu'avec regret lui échapper tant que la cour de Madrid avait conservé la neutralité. Ce fut donc une proie nouvelle que l'on jeta à la Grande-Bretagne à dévorer. A cette époque, ce n'était plus Berryer qui avait le département de la marine en France ; c'était le duc de Choiseul lui-même, qui, après avoir confié les affaires étrangères au comte de Choiseul, son cousin, depuis duc de Praslin, réunissait dans ses mains la guerre et la marine.

Dans le même temps à peu près que les Anglais enlevaient la Havane aux Espagnols, ils prenaient la Dominique aux Français, et venaient attaquer de nouveau la Martinique, dont était devenu gouverneur le comte Le Vassor de La Touche. Ce fut le 7 janvier 1762 que l'amiral Rodney parut devant cette belle Antille, avec vingt vaisseaux de ligne, onze frégates et quatorze galiotes à bombes ; il amenait seize mille hommes de débarquement. Cette fois la courageuse résistance des habitants ne put que retarder

de quelques semaines la prise de la colonie. Les Anglais furent d'abord repoussés; mais enfin, à la faveur du feu de leurs vaisseaux, ils effectuèrent leur descente; ils mirent aussitôt le siége devant le Fort-Royal, qui, ayant vainement attendu des secours, capitula le 4 février à des conditions honorables. Le fort Saint-Pierre ne se rendit que le 12; mais cette fois la capitulation fut pour l'île entière. Le reste des petites Antilles françaises fut perdu, pour ainsi dire, du même coup ; de toutes ses belles possessions en Amérique, la France ne conserva plns que Saint-Domingue dont furent gouverneurs pendant cette guerre le fils du vice-amiral Bart, le savant Gabriel de Bory et le vicomte de Belzunce. Les Antilles n'avaient succombé que quand les secours et, pour ainsi dire, les nouvelles de la métropole leur avaient absolument manqué. Tant qu'un vaisseau de guerre, un seul, les avait soutenues de sa présence, elles avaient résisté avec un véritable héroïsme.

Le capitaine armateur Canon avait été chargé d'accompagner un convoi considérable pour la Nouvelle-France. Quand il y arriva, elle était devenue anglaise ou près de le devenir. Pour comble de malheur, trois des bâtiments qu'il escortait, *le Sénectère*, *le Duc de Fronsac*, et on ne sait quelle ombre ou parodie du *Soleil-Royal*, si tristement éteint en 1759, échouèrent à quelque distance de Québec. Une frégate ennemie fut aussitôt détachée pour les piller. Le capitaine du *Sénectère* se jeta avec son monde dans un esquif, après avoir mis le feu à une mèche communiquant à la sainte-barbe du bâtiment abandonné. Les Anglais, qui ne s'en doutaient pas, ne furent pas plutôt passés sur *le Sénectère*, qu'une horrible détonation se fit entendre, et qu'ils sautèrent avec les débris du bâtiment. Pendant ce temps, le capitaine Canon, monté sur *le Machault*, remarquant que la frégate anglaise, poussée par le vent et la marée, dérivait de son côté, envoya contre elle une chaloupe armée et montée de quarante hommes, qui allèrent résolument à l'abordage et l'enlevèrent. Le capitaine Canon l'amena sur les côtes de Bretagne, avec presque tout son convoi qu'il avait sauvé.

Les Anglais s'étaient bientôt vengés des maux que leur avait causés Kersaint, à la côte d'Afrique, en prenant le fort Saint-Louis du Sénégal et l'île de Gorée. Les Français auraient pu ai-

sément rentrer en possession de l'un et de l'autre, s'ils y avaient envoyé quelques vaisseaux; mais il n'en sortait presque plus de leurs ports qui ne tombassent au pouvoir des Anglais.

Aux Indes-Orientales, les affaires de la France n'avaient pas mieux tourné qu'en Amérique et en Afrique. Ce n'est pas qu'on n'eût essayé de soutenir, par une escadre et par des envois de troupes, le reste de puissance des Français dans l'Indoustan. Le funeste rappel de Dupleix n'avoit point eu pour résultat, comme on s'en était flatté, d'amener la neutralité des deux Compagnies dans les débats européens, mais, au contraire, avait allumé plus que jamais l'ambition britannique. Partout où les Français et les Anglais se sont trouvés ensemble, il a toujours fallu que l'un des deux peuples disparût : témoin les guerres du moyen âge, où les Anglais furent expulsés du continent européen; témoin celles qui avaient lieu alors, dans l'Amérique septentrionale et aux Indes-Orientales, entre ces deux peuples rivaux. Le lieutenant général comte de Lally-Tollendal, d'origine irlandaise, mais natif du Dauphiné, avait été nommé commissaire pour le roi, syndic de la Compagnie, et commandant général de tous les établissements français aux Indes-Orientales. Les Anglais n'avaient pas d'ennemi plus implacable que ce vieux partisan des Stuarts, qui s'était, en maintes circonstances, fait remarquer contre eux dans les guerres d'Europe. Une escadre de huit vaisseaux et deux frégates, commandée par le comte d'Aché, chef d'escadre et depuis vice-amiral, avait eu ordre de le conduire à sa destination, avec trois mille hommes de troupes choisies et un brillant état-major, dans lequel on comptait un Montmorency, un Crillon, un Latour-du-Pin, un La Fare, et Charles-Hector, comte d'Estaing, destiné à devenir un homme de mer illustre, et qui servait alors en qualité de brigadier dans les armées de terre. Une série de contre-temps, qui semblait tenir de la fatalité, retarda pendant sept mois l'embarquement des troupes; et quand on fut enfin parti, le 2 mai 1757, on mit douze mois à la traversée; au lieu de prévenir les renforts anglais, comme on s'en était flatté, parce qu'ils n'avaient fait voile d'Europe qu'assez longtemps après Lally et d'Aché, on se trouva prévenu de six semaines par eux. Dès auparavant, le général Clive, ayant remonté le Gange avec un corps d'armée, avait forcé les Français à capituler dans

Chandernagor, le 24 janvier 1757. Clive, devenu maître de la ville, en avait chassé les habitants, et avait ordonné de la raser, après en avoir emporté un butin considérable. Pis encore · au mépris de la capitulation, signée avec le gouverneur La Poterie, et en vertu de laquelle les Français avaient eu le droit de se retirer en liberté dans un établissement hollandais, Clive fit enlever les réfugiés de cet asile, les jeta dans les prisons de Calcutta, et les soumit aux plus hideux traitements. Quarante furent ensuite embarqués pour Madras dans la saison la plus dangereuse; mais, dès qu'ils se virent en mer, puisant la pensée de leur salut dans leur désespoir même, ils tombèrent tout à coup d'un tacite accord sur leurs nombreux geôliers, les écrasèrent, se rendirent maîtres du vaisseau anglais, et le conduisirent à Mazulipatnam. Lally, aussitôt son arrivée, avait fait investir Goudelour; il s'en rendit maître le sixième jour; il alla ensuite mettre le siége devant le fort Saint-David, qui passait pour l'une des plus redoutables positions des Anglais dans l'Inde. D'Aché fut chargé de bloquer la place par mer.

Une escadre ennemie, commandée par Pocock, vint, le 3 avril 1758, pour secourir Saint-David, et quoiqu'elle ne fût pas plus nombreuse que l'escadre française, elle était néanmoins la plus forte. D'Aché n'avait, à proprement parler, qu'un seul vaisseau de ligne, les autres n'étant que des bâtiments de la Compagnie des Indes armés en guerre, incapables, par la faiblesse de leurs membrures au-dessus de la flottaison, de porter une artillerie assez puissante pour combattre en ligne. A peine l'action fut-elle commencée, que trois de ces bâtiments abandonnèrent leurs postes. Pocock se mesura, vaisseau à vaisseau, avec d'Aché, et, trois fois repoussé, il fut enfin obligé d'abandonner la partie. Le contre-amiral Stewens prit sa place, et recommença cette espèce de combat singulier. Le feu des deux armées continua jusqu'au moment où celle des Anglais fit retraite, ayant quatre bâtiments fort maltraités.

Cependant une partie des équipages français se plaignait de n'être pas payée, et se refusait peu généreusement à servir plus longtemps la Compagnie; ce qui obligea sans doute d'Aché à ne pas reprendre sa première station, et à aller mouiller à sept lieues de Pondichéry, où l'un de ses vaisseaux se brisa à la côte. Lally

envoya aux matelots 60,000 francs de sa poche; et d'Aché, après s'être regréé, reparut devant le fort Saint-David, qui capitula le lendemain 2 juin 1758. Divicoté, place moins importante, suivit cet exemple, à la seule vue de l'escadre française.

Pocock, qui était alors à Madras, en partit pour aller chercher d'Aché. Les deux escadres se rencontrèrent de nouveau, le 3 août 1758, à la hauteur de Négapatnam. Pocock avait renforcé ses équipages. L'avantage du vent était à lui; mais il ne s'en servit que pour se tenir à une certaine distance des Français. De sorte que les canons de ceux-ci, étant d'un calibre bien inférieur, lui causaient peu de dommages, et que lui, au contraire, faisait supporter à d'Aché de grands dégâts. Pocock, contre tous les usages admis dans une guerre loyale, ne s'approcha que pour lancer une quantité de feux d'artifice. Le vaisseau français *le Comte de Provence*, capitaine de La Chaise, vit en un clin d'œil toutes ses voiles en feu, et eût été infailliblement consumé sans une manœuvre hardie du capitaine Bouvet, commandant *le Duc de Bourgogne*, qui vint se mettre entre deux, malgré les bordées et les artifices qu'on lançait sans interruption. Le dévouement du capitaine Bouvet donna le temps au capitaine La Chaise d'arrêter les progrès de l'incendie. *Le Zodiaque*, que montait le comte d'Aché, eut, de son côté, toutes les peines du monde à échapper à cette manière de combattre des ennemis, ressuscitée du moyen âge. Il aurait sauté, sans le courage réfléchi d'un écrivain, nommé Guillemin, qui parvint à étouffer une flammèche tombée au milieu de la soute aux poudres. Le tiers de l'équipage de ce vaisseau ayant été tué ou mis hors de combat, et d'Aché étant blessé, l'escadre française se retira en désordre, et n'évita la poursuite des ennemis qu'à la faveur de la nuit. Malgré les sollicitations de Lally, d'Aché, sur l'escadre duquel régnait une grande indiscipline, et qui d'ailleurs manquait d'hommes, de vivres, de mâtures et d'agrès, se retira à l'île de France.

Quoique Lally eût marqué son arrivée dans l'Inde par des succès, néanmoins il était aisé de prévoir qu'ils n'auraient pas de suite. C'était un tourbillon impétueux, qui, après avoir menacé de tout emporter, devait s'évanouir aussi promptement qu'on l'avait vu naître. Lally était un officier brave, fidèle et incapable d'une bassesse, mais il n'avait pas les qualités d'un gé-

néral en chef; ayant toujours la menace et l'invective à la bouche, il ne s'entendait nullement à mener des soldats français. Le pays lui était si parfaitement inconnu, qu'en allant assiéger le fort Saint-David, il avait égaré sa troupe; et pourtant il avait débuté par se faire un ennemi du seul homme par lequel il aurait dû se laisser conseiller, avant d'engager aucune guerre dans ces contrées : Lally envoya à Bussy un successeur qui perdit en peu de temps toutes les conquêtes de ce dernier. En vain plusieurs officiers généraux, et entre autres d'Estaing, s'empressèrent de céder leur commandement à Bussy. Ce brave et habile homme, reflet de la gloire de Dupleix, ne voulut pas l'accepter, et son inaction fut aussi funeste à la France que l'active témérité de Lally. Le défaut d'argent entra pour sa large part dans les désastres de celui-ci, qui s'était également mis au plus mal avec les chefs du conseil de Pondichéry. Pour se venger du général, chose absurde, et dont il devait être lui-même la victime, le conseil lui refusait les sommes dont il avait besoin. Alors on vit Lally, séduit par les discours de gens qui avaient intérêt à le tromper, marcher contre Tanjaour et faire la guerre aux princes de l'Indoustan, uniquement pour tirer d'eux des roupies qui lui serviraient à battre les Anglais. Les princes indous résistèrent, le temps se consuma, l'argent ne vint point, et les Anglais se fortifièrent. Obligé de lever le siége de Tanjaour, Lally vint trop tard attaquer Madras; il s'empara de la ville noire qu'il laissa inhumainement saccager. La ville blanche, ou le fort Saint-Georges, défendu par le colonel Lawrence, résista; et, au bout de six semaines, Lally, après avoir vu le tiers de ses troupes emporté par les maladies, se retira avec précipitation, à la vue d'une escadre anglaise qui venait secourir la place. D'Estaing, dans cette occasion, fut fait prisonnier par les Anglais. La levée du siége de Madras fut suivie de la perte de Masulipatam. La conquête momentanée de la ville d'Arcate ne fut pas un dédommagement à beaucoup près suffisant pour Lally.

Les affaires des Français étaient dans un état déplorable, quand d'Aché revint de l'île de France avec son escadre. Il ne put éviter les Anglais avant d'avoir débarqué à Pondichéry les secours qu'il apportait. Pressé par Pocock d'accepter le combat, le 10 septembre 1759, il vint à lui et l'attaqua si brusquement, que deux

des vaisseaux ennemis n'eurent pas le temps de se mettre en ligne. Quatre autres bâtiments de l'arrière-garde de Pocock furent bientôt hors d'état d'agir. D'Aché, malgré la retraite d'un des siens auquel le feu avait pris, était sur le point de remporter un avantage décisif, quand un capitaine au service de la Compagnie quitta son poste sans y être contraint par aucun accident; ni prières, ni menaces, pas même les coups de canon que lui tira le chevalier de Monteil, ne purent le ramener à son devoir. L'exemple devint contagieux, et en un instant toute l'arrière-garde française s'éclipsa, moins le brave capitaine de Rhuis qui la commandait, et qui, s'avançant seul sous le feu de la moitié de la ligne anglaise, serra sur le vaisseau de d'Aché. Réduite, par cette honteuse défection, à sept bâtiments, contre neuf plus forts que les siens, l'escadre de France n'en continua pas moins à soutenir la lutte. D'Aché, canonné d'abord par le contre-amiral Stewens, attaqué ensuite par Pocock lui-même, fut blessé, et son vaisseau fut dégréé. Dans ce moment, le capitaine de l'Éguille s'approcha pour le couvrir, et protégea la retraite des Français, qui se rallièrent à une lieue des ennemis. Quoique ceux-ci eussent l'avantage du vent, ils ne furent pas en état de faire la poursuite. Tous les vaisseaux anglais, moins deux, étaient fort endommagés, soit dans leurs agrès, soit dans leurs mâtures. Ils ne réussirent pas à intercepter le secours destiné à Pondichéry. Pocock voulut engager une nouvelle action, et enlever les bâtiments de charge qui étaient arrivés en rade de cette ville; mais apercevant l'escadre française en ordre de bataille, tandis que le vent soufflait du côté de terre, il renonça à son projet. Pondichéry n'offrait aucun moyen de réparer l'escadre française; la saison des orages approchait; d'Aché, ayant débarqué les renforts de troupes et de munitions qu'il avait apportés, reprit sans délai, malgré tous les efforts qu'on fit pour le retenir, malgré une protestation du conseil de Pondichéry, la route de l'île de France. Ses reproches tombèrent en partie sur le célèbre d'Après de Mannevillette, le plus renommé des capitaines de la Compagnie des Indes, qu'il accusa un peu légèrement peut-être de fausses manœuvres, et qui, dégoûté de ne pouvoir obtenir réparation, abandonna la navigation, à laquelle ses travaux hydrographiques faisaient le plus grand honneur, pour se livrer tout entier à la science.

Peu après, les Anglais, qui s'étaient emparés du Valdaour et de

Vilnour, commencèrent le blocus de Pondichéry. L'amiral Cornish, successeur de Pocock, après avoir pris Karikal, vint seconder avec ses vaisseaux les opérations de l'armée de terre de ses compatriotes commandés par le colonel Cootes. Les troupes qui couvraient Pondichéry s'étaient révoltées ; on ne les payait qu'avec des brutalités et des injures. Leur désertion devenait effrayante. La guerre civile était dans la place. D'un côté on voyait les troupes du roi, de l'autre celles de la Compagnie. Lally, loin de chercher à concilier les esprits, les excitait par ses violences. Il se montra d'autant plus rebelle à tous les avis, qu'il se voyait plus resserré dans les entraves qu'il s'était en partie forgées à lui-même. Bientôt on le vit, comme un taureau furieux, donner de la tête à tort et à travers, agir par bonds et par sauts, sans suite et sans plan, chasser de la ville ceux qui le gênaient, défendre au conseil de se rassembler sans son ordre ; puis, quand il se vit acculé dans une impasse, s'adresser inutilement à ceux qu'il avait humiliés, insultés, maltraités, enfin faire mille actes qui ne témoignaient que trop du vertige, il faut trancher le mot, de la folie dans laquelle son humeur exaspérée l'avait jeté. Son unique et dernière espérance était dans le retour de d'Aché. Mais ce chef d'escadre, livré lui-même à cent incertitudes malheureuses, ne sachant pas jusqu'à quel point il pourrait compter désormais sur ses équipages, après être resté quinze mois à l'île de France et y avoir vu son escadre ruinée sur ses ancres par un ouragan, retourna de sa personne en Europe, où plus d'une voix s'éleva pour accuser ses éternelles irrésolutions. Au lieu des vaisseaux français qu'il s'était encore flatté de voir venir, Lally aperçut une nouvelle escadre anglaise. Son désespoir fut au comble, et le nombre de ses ennemis s'accrut de son malheur même. Menacé sans cesse par des lettres anonymes, l'infortuné général se crut empoisonné (3), eut des convulsions et tomba en épilepsie. Dans cette situation, un jésuite, nommé Lavaur, se conduisit de la plus coupable manière, attisa le feu de la discorde, et fit tous ses efforts pour pousser la révolte à ses dernières conséquences. A son incitation, le conseil de Pondichéry, en son nom propre et en celui de tous les ordres religieux et de tous les habitants, somma Lally de demander une suspension d'armes au commandant des troupes anglaises, rendant celui auquel il s'adressait d'une manière si hautaine, responsable de

tous les malheurs que des délais hors de saison pourraient occasionner. Lally assembla alors un conseil de guerre composé de tous les principaux officiers qui faisaient encore le service. Ceux-ci conclurent à se rendre; mais ils différaient sur les conditions. Le général envoya une déclaration au colonel Cootes, dans laquelle la violence et l'amertume de son caractère débordaient en termes presque injurieux. Cootes n'y répondit pas. Le jésuite Lavaur, de son côté, ayant rédigé les articles d'une capitulation, la porta lui-même, de la part du conseil de Pondichéry, au chef des Anglais. Cootes sentait bien, à toutes ces démarches, que Pondichéry lui appartenait; il refusa dédaigneusement de lire les articles du jésuite, mais il envoya aussitôt les siens. Les Français devaient se rendre prisonniers de guerre, pour être traités comme il plairait au vainqueur, et les Anglais devaient être mis immédiatement en possession de la place. Cootes entra dans Pondichéry, le 16 janvier 1761. Cette ville, malgré la révolte des troupes et tous les désordres auxquels on l'avait vue en proie, avait soutenu, y compris les opérations qui avaient précédé le blocus, un siége de près de dix mois, durant lequel Lally avait fait preuve d'autant de bravoure comme soldat que d'incapacité comme général en chef. A peine les Anglais furent-ils dans la ville, que Lally vit s'attrouper autour de la demeure où il se tenait malade et désespéré, une foule furieuse qui lui donnait les noms de traître, de scélérat, et l'accusait d'avoir vendu Pondichéry. Les séditieux vinrent l'insulter jusque dans son lit et menaçaient de le tuer. On eût cru voir des esclaves qui voulaient assommer de leurs fers un de leurs compagnons. Lally se leva, s'avança au milieu d'eux, tenant de ses mains affaiblies deux pistolets qui l'aidèrent à traverser cette foule devenue tout à coup silencieuse. Il fut conduit d'abord à Madras, puis jeté sur un bâtiment qui le transporta en Angleterre. N'ayant plus Lally pour s'acharner contre sa personne, la sédition s'en prit à un vieil et brave officier, nommé Dubois, qui était intendant de l'armée et qui fut lâchement assassiné. Les Anglais, pendant ce temps, consommaient l'œuvre de destruction qu'ils avaient projetée; la ville naguère si florissante et si belle de Pondichéry fut entièrement rasée, et il n'en resta pour ainsi dire pas pierre sur pierre. Celui qui était plus particulièrement chargé de cet acte barbare, que Lally peut-être avait

justifié par des précédents non moins sauvages, se nommait Dupré, et c'était le petit-fils d'un des Français que la révocation de l'édit de Nantes avait contraints de s'exiler; c'était également le descendant d'un Français, nommé Pigot, qui gouvernait alors à Madras pour la Compagnie anglaise. Quel triste sujet de réflexions (4)!

Pendant que la puissance française dans l'Indoustan se voyait si complétement anéantie, un homme que l'on a déjà nommé, et qui jusque-là n'avait montré que les talents d'un officier de terre, se signalait sur mer par la hardiesse et le succès d'une expédition entreprise avec les plus faibles moyens, et soutenait encore l'honneur du pavillon. C'était d'Estaing, âgé alors de trente ans environ. Ayant recouvré sa liberté, il était venu à l'île de France, puis en était parti avec un bâtiment de la Compagnie armé en guerre et une petite frégate. D'Estaing enleva, sous les murs de Mascate, un bâtiment anglais, malgré les efforts des habitants accourus pour l'en empêcher. Il pénétra ensuite dans le golfe Persique, et força la garnison anglaise du fort de Gombron et du comptoir de Bender-Abassi de se rendre. Par la capitulation, il fit ratifier son échange, dont il n'avait pu encore avoir de nouvelles certaines. D'Estaing, après avoir détruit Gombron, mit à la voile pour Sumatra. Accompagné d'un très-petit nombre de soldats, il y enleva le fort de Marlborough, qui était défendu par cinq cents hommes, et emporta, l'épée à la main, les retranchements de Tapanoopoly. Les comptoirs fortifiés de Saloma, Manna, Cahors, Groës, Macomoco, Ypou-pali, Caytone, Sablat, Bantaar et La Haye, tombèrent en son pouvoir. A l'attaque de Macomoco, il se sauva d'un naufrage, en faisant à la fois le métier de matelot et celui de pilote. Quelques bâtiments de la Compagnie anglaise et une grande quantité de marchandises furent encore le fruit de cette expédition, achevée en quatre mois, et qui révéla d'Estaing à lui-même et à la France comme marin. Peu de temps après, d'Estaing fut fait une seconde fois prisonnier par les Anglais, qui l'envoyèrent à Portsmouth, où il fut jeté dans des cachots. Il y éprouva les plus mauvais traitements, jusqu'à la paix de Paris, époque à laquelle il recouvra de nouveau sa liberté. Les Anglais devaient le retrouver un jour, non-seulement grandi de tout le mérite que l'étude et la réflexion ajoutent à un génie naturel,

mais encore de toute la haine qu'il leur avait jurée dans les cachots de Portsmouth.

Chose digne d'être remarquée, pendant que la puissance française croulait de toutes parts dans les deux Indes et sur la côte occidentale d'Afrique, pendant que la Nouvelle-France s'évanouissait comme un beau rêve, pendant que la Guadeloupe, la Martinique, la Dominique, Tabago, Saint-Vincent, Sainte-Lucie, le Sénégal, les établissements de l'Indoustan tombaient l'un après l'autre au pouvoir des Anglais, deux îles, naguère encore presque inconnues, Bourbon et l'île de France, surnageaient au milieu de cet engloutissement général des colonies françaises; il semblait que le souvenir de La Bourdonnais les protégeât, mais plus réellement encore elles durent leur salut à l'excellente organisation que ce grand homme y avait laissée, et au courage toujours prêt à la défense et au combat de leurs habitants. L'île de Bourbon et l'île de France eurent presque seules l'honneur, dans cette désastreuse époque, de ne pas devenir, même passagèrement, possessions anglaises.

Ce qui se passait sur le continent européen au moment où les désastres coloniaux des Français étaient au comble ne pouvait être pris en compensation. Les armées de Louis XV, il est vrai, n'avaient pas cessé de maintenir, de ce côté, le théâtre de la guerre sur le sol étranger; mais le sort des armes s'y balançait tout au plus, et l'on y dépensait beaucoup de sang et beaucoup d'argent qui ne devaient, en résumé, rien produire pour la France, ni réparer, pour si peu que ce fût, ses immenses pertes maritimes. Pendant le cours de la guerre, trente-sept vaisseaux de ligne et cinquante-six frégates, sans compter les bâtiments inférieurs et ceux de la marine marchande, avaient péri par les flammes, dans les flots, sur les écueils, ou étaient tombés au pouvoir de l'ennemi. Les côtes du royaume étaient désertes; les matelots gémissaient dans les prisons d'Angleterre, ou, pis encore, étaient employés de force sur les flottes du vainqueur. L'État, après avoir dépensé sans esprit d'ordre et d'ensemble, sans plan aucun, 1,000,350,000 livres, en échange desquelles il ne donnait pas même un peu de gloire à la nation, se trouvait réduit à l'absence la plus complète d'argent et de crédit.

Les Français pourtant semblaient être plus inquiets de la honte

qu'un traité, signé dans des circonstances si critiques, ne pouvait manquer de faire rejaillir sur leur gouvernement, que de la continuation de la guerre, et ils le prouvèrent en faisant hommage au roi de plusieurs vaisseaux, pour le mettre à même de défendre, jusqu'à la dernière extrémité, l'honneur et les droits de la France contre l'Angleterre. Les états de Languedoc donnèrent l'exemple en offrant un vaisseau de 80 canons. Paris le suivit de près, en faisant construire à Rochefort le beau vaisseau *la ville de Paris*. Plusieurs autres provinces, villes et compagnies entrèrent dans cette généreuse et patriotique inspiration, et, dès la fin du mois de janvier 1762, le zèle de la nation avait créé quatorze nouveaux vaisseaux et une frégate (5).

Louis XV n'avait point une âme à comprendre l'élan national, et l'on peut croire qu'il aurait eu peur d'en user même contre l'étranger. Les Choiseul, qui étaient alors à la tête des principaux départements ministériels, auraient en vain essayé de réchauffer, par des idées de gloire et d'honneur, ce monarque qui ne cherchait plus d'autre excitant à ses passions blasées que dans les derniers dévergondages du vice, et qui bientôt allait faire succéder la du Barry à la Pompadour défunte. On ne trouvait de bonnes raisons que pour s'humilier, que pour accepter toutes les conditions de l'Angleterre. On les accepta. Les préliminaires de la paix, signés à Fontainebleau le 5 novembre 1762, furent ensuite convertis en un traité définitif arrêté à Paris, le 10 février 1763. Par ce traité, la France échangeait, au détriment de l'Espagne, son alliée, Minorque, dont elle s'était emparée, contre Belle-Isle, dont les Anglais étaient restés maîtres, et elle évacuait tout ce qu'elle occupait dans l'électorat de Hanovre, le landgraviat de Hesse, les places de Clèves, Wesel, Gueldres et autres pays appartenant au roi de Prusse, les villes d'Ostende et de Niewport. La clause humiliante du traité d'Utrecht, relativement à Dunkerque, était rappelée, et cette ville et son port devaient être à peu de chose près mis dans l'état précédemment fixé. Voilà pour l'Europe. En Afrique, l'Angleterre restituait l'île de Gorée, mais elle gardait le Sénégal avec l'établissement de Saint-Louis. Aux Indes-Orientales, elle rendait les différents comptoirs que la France possédait avant les hostilités sur la côte de Coromandel, ainsi que sur celle de Malabar et au Bengale, dans l'état où ils se trouvaient, c'est-à-

dire ruinés de fond en comble. En reconnaissance d'une si généreuse restitution, la France s'engageait à n'entretenir aucune troupe et à n'élever aucune fortification dans le Bengale. Chandernagor restait ainsi à la merci des Anglais. Mais c'était en Amérique que le gouvernement français avait à sanctionner de sa signature les pertes les plus pénibles; là il s'agissait d'abdiquer ses plus vieux, ses plus fiers titres coloniaux. On lui restituait, il est vrai, les îles de la Guadeloupe, de Marie-Galande, de la Désirade et de la Martinique; mais il cédait la Grenade et les Grenadilles; et un article dérisoire du traité fixait ainsi le prétendu partage des îles appelées neutres : Saint-Vincent, la Dominique et Tabago restaient à l'Angleterre; Sainte-Lucie seule était remise à la France. Le grand point, le but de tous les efforts, de tous les vœux de l'Angleterre, c'était le Canada. On le lui abandonna d'une manière définitive, avec l'île du cap Breton ou île Royale, et toutes les autres îles dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent, sans restriction. Les seules stipulations que l'on faisait en faveur des braves colons français de ce pays, c'étaient la liberté d'exercer la religion catholique, et celle, pendant dix-huit mois, de se retirer où bon leur semblerait, de vendre leurs biens, pourvu que ce fût à des sujets anglais, et de transporter leurs effets ainsi que leurs personnes, sans être gênés dans leur émigration. Les sujets français conservaient le droit de la pêche et de la sècherie sur une partie des côtes de l'île de Terre-Neuve, droit spécifié par le traité d'Utrecht, et la liberté de pêcher dans le golfe Saint-Laurent, pourvu encore que ce fût à une distance de trois lieues de toutes les côtes de la dépendance de la Grande-Bretagne, et à quinze lieues des côtes de l'île du Cap-Breton. L'Angleterre voulait bien consentir à céder les petites îles de Saint-Pierre et de Miquelon pour qu'elles servissent d'abri aux pêcheurs français; mais le roi de France s'obligeait, sur sa parole royale, à ne point fortifier ces îles, à n'y établir que des sortes de masures, pour la commodité de la pêche, et à n'y entretenir qu'une garde de cinquante hommes pour la police. Sous le prétexte de rétablir la paix sur des fondements durables, et d'écarter pour jamais tout sujet de dispute eu égard aux limites des territoires français et britannique sur le continent d'Amérique, l'Angleterre arrêtait qu'à l'avenir les confins entre les États des deux nations, dans cette partie du monde, seraient irrévo-

cablement fixés par une ligne tirée au milieu du Mississipi, et qu'à cette fin la France lui cédait le port Mobile, et tout ce qu'elle possédait ou avait dû posséder du côté gauche du fleuve, à l'exception de l'île et de la ville de la Nouvelle-Orléans. Il était bien entendu que la navigation du Mississipi serait libre aux sujets des deux nations, depuis sa source jusqu'à la mer, dans toutes ses parties. Cela équivalait, de la part de la France, à un abandon à peu près complet de la Louisiane. Aussi, par une convention secrète, signée en même temps que les préliminaires, le gouvernement de Louis XV, se reconnaissant désormais dans l'impossibilité de défendre les restes de la Louisiane, les cédait-il à l'Espagne, plus en état, par le voisinage de ses autres colonies continentales, de les protéger. C'était d'ailleurs un faible dédommagement donné aux Espagnols, que l'on avait engagés en temps fort peu opportun dans cette guerre, et à qui l'Angleterre, en leur rendant les Philippines, La Havane et ce qu'elle avait conquis dans le Honduras, enlevait tout ce qu'ils possédaient sur le continent de l'Amérique septentrionale, à l'est ou au sud-est du Mississipi, la Floride et la baie de Pensacola. Depuis les funestes époques de Jean et Charles VI, la France n'avait jamais vu ses rois souscrire à un traité aussi humiliant; mais comme les pays sacrifiés étaient loin de la mère-patrie, on ressentait moins immédiatement la honte et la ruine qui en découlaient, ou du moins on s'en donnait l'air. La cour fit crier par-dessus les toits que le Canada, dans les dix dernières années, avait coûté plus de quatre-vingts millions, mais on lui en fit bientôt toucher du doigt les véritables causes, en désignant à la vindicte des lois les concussionnaires, les dilapidateurs pour la plupart sortis de son sein. Elle fit publier que ce n'était qu'une centaine de mille Français qui passaient sous le joug de l'Angleterre; mais elle n'eut garde de rappeler que ces cent mille Français, plus ou moins, dont il n'aurait tenu qu'à elle d'augmenter le nombre, étaient du plus généreux sang de la nation, que leurs pères avaient fait retentir et respecter le nom de la patrie jusqu'aux confins de la baie d'Hudson, jusque dans les forêts les plus centrales et le long des mers intérieures de l'Amérique du Nord; et que ces intrépides colons, en si petit nombre qu'ils fussent, non-seulement auraient conservé de vastes provinces à la métropole, mais encore auraient fait tourner la

chance des combats d'une manière définitive contre le nombre et l'Angleterre, s'ils n'avaient pas été abandonnés au plus fort de la lutte. Quant à la Louisiane, que l'on cédait volontairement, et malgré les réclamations des colons, à l'Espagne, ce n'était, toujours au dire de la cour, qu'une contrée plus onéreuse, plus inutile et plus déserte encore. La lâcheté ou l'impuissance trouve toujours des motifs de consolation en elle-même. Quoi qu'il en soit, la Nouvelle-France était effacée de la carte du monde. Pour qu'il ne manquât rien à la honte qu'infligeait au pays le traité de 1763, ce fut ce moment qu'on choisit pour faire élever une statue triomphale à Louis XV, sur la place qui a longtemps été flétrie de ce nom. Jamais, depuis les jours de décadence de l'empire romain, on ne s'était moqué à ce point d'un grand peuple. Louis XIV et Louis XV, Louis XV et Henri IV, la force et l'impuissance, la pusillanimité et la bravoure, avaient chacune leur statue dans la même ville. Ceux qui gouvernaient enseignaient à les confondre. Comment n'aurait-on pas marché à une révolution?

CHAPITRE XII.

De 1763 à 1774.

Événements depuis la paix de Paris jusqu'à la mort de Louis XV. — Nouveaux essais de colonisation. — Expédition du Kourou. — Tentative de colonisation à Sainte-Lucie. — Le comte d'Estaing gouverneur de Saint-Domingue. — Supplice de Lally-Tollendal. — Fin de la Compagnie des Indes. — Marine qu'elle cède à l'État. — Pondichery relevé de ses ruines. — Pierre Poivre, intendant des iles de France et de Bourbon. — Les Français à Madagascar. — Ministère des deux Choiseul, Choiseul-Stainville et Choiseul-Praslin. — Conquête de la Corse. — Ordonnances sur la marine rendues sous le ministère des deux Choiseul. — Fin de ce ministère. — L'abbé Terray à la marine. — Bourgeois de Boyne lui succède. — Singulières innovations de ce ministre et de son frère, Bourgeois de Gueudreville. — Partage de la Pologne. — L'Angleterre y contribue et prend fait et cause pour la Russie contre la France. — Progrès des sciences nautiques. — Travaux de Choquet de Lindu, à Brest. — Expéditions scientifiques. — Voyages du chevalier de Grenier, de Bougainville, du chevalier de Pagès, de Surville, de Kerguelen et de Marion Du Fresne.

La nation, un moment surprise et comme étourdie sous le coup qui la frappait, ne tarda pas à sonder toute l'étendue de ses pertes et à envisager tout ce qu'elles lui enlevaient d'influence dans le présent et dans l'avenir. Le gouvernement fut contraint par l'opinion publique de sentir l'abaissement et le mépris dans lequel il était tombé. Il chercha les moyens d'abuser la France et de s'abuser lui-même par des essais nouveaux de colonisation, tendant à prouver qu'il était possible de remplacer avec avantage ce dont on venait de faire l'abandon forcé.

A présent qu'on ne possédait plus la Nouvelle-France, on se rappela ces contrées méridionales de l'Amérique qui jadis avaient été baptisées du nom de France équinoxiale; on leur rendit ce nom pompeux, et l'on résolut de coloniser en grand la Guyane. Bon nombre de familles alsaciennes se laissèrent attirer par les

perspectives trompeuses de fortune qu'on leur offrait, et près de douze mille colons furent déposés tant sur les bords de la rivière de Kourou que dans les petites îles du Salut, situées à trois lieues environ du continent. Les choses avaient été mal combinées, et l'on avait poussé l'imprévoyance jusqu'à négliger les précautions les plus indispensables pour assurer le logement et la subsistance des colons qui, pour comble de misère, arrivèrent dans la pire saison, sur des côtes désertes que des pluies torrentielles détrempaient. Les premières nouvelles que l'on eut en France de l'expédition apprirent qu'elle était déjà transformée en véritable désastre; que les colons, atteints de maladies contagieuses, livrés à toutes les horreurs du désespoir, mouraient par centaines, et que l'État en serait très-vraisemblablement pour ses vingt-cinq à trente millions de frais, dilapidés par ses propres agents. Un homme de quelque science, le chevalier Turgot, fils d'un prévôt des marchands qui s'était fait honorablement connaître sous ce règne, et frère de ce célèbre Turgot qui devait devenir ministre de la marine et contrôleur général des finances sous Louis XVI, avait été, dit-on, l'instigateur d'un si déplorable essai; nommé gouverneur de la France équinoxiale, on l'entretenait comme tel, depuis dix-huit mois, à Paris, avec des appointements de 100,000 livres, quand la clameur publique le força d'aller visiter son gouvernement. Il n'y arriva que pour constater l'étendue du malheur. Il fit arrêter et conduire en France Chanvalon, intendant de la colonie, pour qu'on le jugeât; mais sur les dénonciations de celui-ci, le chevalier Turgot fut arrêté à son tour. Somme toute, la France sut qu'elle avait été encore une fois volée; et des douze mille individus qui avaient fait partie de l'expédition dite du Kourou, il ne revint en Europe que deux mille hommes, dont la constitution robuste avait pu résister à l'intempérie du climat et à toutes les misères réunies. Une soixantaine de familles françaises, allemandes et acadiennes, que la mort avait aussi épargnées, allèrent se fixer entre les rives du Kourou et du Sinnamary, où elles vécurent du produit de leur bétail. Ce fut l'unique et précaire fruit qu'on retira d'une entreprise conçue, dirigée avec une impardonnable légèreté, et qui, il faut l'avouer, n'est pas sans faire quelque tort à la réputation administrative de Choiseul.

Un essai fait à Sainte-Lucie ne fut pas plus heureux, et ne servit encore qu'à désaltérer les sangsues de l'État. Après avoir donné un gouverneur et un intendant à cette île, on les rappela l'un et l'autre quand il n'y eut plus de colons, et le gouvernement de Sainte-Lucie fut réuni à celui de la Martinique. Depuis l'année 1763, on avait supprimé le gouvernement général des îles du Vent; la Martinique et la Guadeloupe, chacune avec ses dépendances, avaient leur gouvernement particulier, et un intendant de justice, police, guerre, finance et marine.

Saint-Domingue était dans une voie apparente de prospérité toujours croissante à laquelle contribua beaucoup le comte d'Estaing, lieutenant général des armées de terre et des armées navales tout ensemble, qui en fut gouverneur de l'année 1764 à l'année 1766, et y fonda plusieurs nouveaux établissements.

La Compagnie des Indes devait finir comme elle avait vécu, en demandant qu'on sacrifiât l'un après l'autre ceux qui avaient combattu pour elle.

Le conseil de Pondichéry avait porté plainte contre Lally. Cet infortuné général, à qui son humeur intraitable avait fait chaque jour plus d'ennemis, était passé d'Angleterre en France pour demander des juges. L'exemple de La Bourdonnais aurait pourtant dû le tenir en garde. Jeté à la Bastille, Lally y resta dix-neuf mois sans être interrogé. On ne l'en fit sortir que pour le traîner devant des juges décidés à le perdre, et qu'il indisposa encore par l'âpreté de ses réponses. A l'aspect de la sellette, l'accusé, découvrant sa tête et sa poitrine, montrant ses cheveux blancs et ses cicatrices, s'écria : « Voilà donc la récompense de cinquante ans de service! » et il récusa son rapporteur. Enfin, le 6 mai 1766, le général Lally, emprisonné depuis quatre ans, fut condamné à être décapité comme coupable de trahison envers les intérêts du roi et de la Compagnie des Indes, d'abus d'autorité, de vexations et exactions. Louis XV, dont on a longtemps vanté la bonté qui n'était que faiblesse, accompagnée parfois de mauvais essais de force, malgré les touchantes sollicitations dont il se vit entouré, confirma la sentence; le bourreau mit, par ordre, un infâme bâillon dans la bouche du général pour le forcer à se taire, et, après l'avoir ainsi conduit au lieu du supplice, il l'exécuta le 9 mai 1766. La France n'avait plus rien à envier à l'Angleterre;

le meurtre juridique de Byng avait son pendant. Dès lors, on oublia les fautes de Lally-Tollendal, et ceux-là mêmes qui se seraient montrés les plus sévères pour la violence de son caractère, ne se souvinrent plus que des nombreuses et honorables blessures qu'il avait reçues au service de la France.

La Compagnie des Indes ne se retrempa pas dans le sang de Lally. Quelques tentatives furent faites pour la relever de ses ruines; mais la tâche était trop forte dans l'état où la dernière guerre et le traité de Paris avaient laissé les choses. La décadence de la Compagnie étant arrivée à son dernier période en 1769, on suspendit son privilége, ce qui en annonçait la prochaine suppression, et la liberté fut donnée à tous les Français indistinctement de naviguer et de commercer au delà du cap de Bonne-Espérance, aux Indes et à la Chine, à la condition qu'ils feraient leur retour dans le port de Lorient. La Compagnie, qui, dès l'année 1764, avait cédé au roi, faute de les pouvoir entretenir, ce port lui-même, les côtes d'Afrique et les îles de France et de Bourbon, désespérant de pouvoir jamais reprendre son commerce, se détermina à une liquidation, et vendit à l'État ses vaisseaux, les magasins et les édifices qui lui appartenaient à Lorient et dans les Indes, la propriété de ses comptoirs et des villages ou aldées en dépendant, deux mille quatre cent cinquante esclaves qu'elle avait aux îles la totalité, en un mot, de ses biens meubles et immeubles. Ainsi finit la fameuse Compagnie française des deux Indes. Après bien des vicissitudes et quelques éclairs de gloire et de puissance, dont elle n'avait pas su profiter, elle était morte sous les efforts plus intelligents, plus actifs, et surtout plus suivis de la Compagnie anglaise.

D'après le procès-verbal de prise de possession du port de Lorient, dressé le 26 avril 1770, la Compagnie abandonna à l'État quarante-quatre bâtiments destinés à la mer, dont quinze reconnus propres au service du roi, treize au commerce de l'Inde, et seize bons à démolir ou à vendre. Les quinze bâtiments propres au service du roi se composaient de trois vaisseaux de 64 canons, un de 56, une frégate de 26, trois corvettes de 8 à 10 canons, trois gabares pontées pour le transport des munitions, et de six chasse-marées pontés pour le cabotage et différents transports pour la guerre. Les bâtiments que l'on destinait désormais uni-

quement au commerce se composaient de trois vaisseaux de 56 canons et dix frégates de 24 à 26 canons. Enfin ceux qui devaient être démolis ou vendus étaient neuf vaisseaux de 56 canons, une frégate de 24, une corvette de 10, trois gabares pontées et deux chasse-marées. Les bâtiments pour le service intérieur du port étaient au nombre de deux cent quarante-huit, dont cinquante-trois seulement à vendre ou démolir. On peut juger par là de l'importance qu'avait eue la marine de la Compagnie des Indes.

Le gouvernement français, qui s'était engagé à ne pas fortifier au Bengale, voulut user du droit auquel il n'avait pas renoncé de relever Pondichéry, à la côte de Coromandel, et de l'entourer d'un système de défense. Ce n'était qu'en 1765 qu'on avait procédé à la reprise de possession réelle des divers établissements français dans l'Indoustan, et qu'on avait essayé de s'asseoir de nouveau sur le territoire restreint que l'Angleterre daignait laisser à la France. Pondichéry, à la faveur de la paix, sortit de ses décombres, non plus reine comme elle l'était naguère, et commandant au loin, mais humble, presque esclave, et voyant son modeste domaine finir à ses pieds.

Cependant un homme qui réunissait en lui les talents d'un administrateur, ceux d'un savant, l'amour et le zèle pour la patrie, l'intelligence de la tête et celle du cœur, Pierre Poivre, né à Lyon, en 1719, d'une famille de négociants, travaillait à lui seul avec plus de succès que toute l'administration française ensemble, à la prospérité des colonies. Il avait fait plusieurs navigations lointaines dès sa jeunesse, et, à son retour de la Chine et de la Cochinchine, pays dont les langues lui étaient familières et qui lui avaient fourni une ample moisson d'observations, il avait vu le bâtiment qu'il montait attaqué par les Anglais; comme il prodiguait des secours aux blessés, il avait eu lui-même le bras emporté, et avait été fait prisonnier. Rendu à la liberté après bien des souffrances, Pierre Poivre était venu offrir le trésor de ses connaissances à sa patrie, et avait engagé le gouvernement à ouvrir un commerce direct de la France avec la Cochinchine, et à faire transplanter dans les îles de France et de Bourbon les épices, dont la culture était jusqu'alors concentrée, par le soin jaloux des Hollandais, dans les Moluques. Lui-même il se chargea de mettre ses projets à exécution; il fit voile de nouveau pour la Co-

chinchine, fut admis, ce qui n'était encore arrivé à personne, en qualité d'ambassadeur du roi de France dans ce pays, et obtint l'établissement d'un comptoir à Faï-Fo. Après avoir été moins heureux à la Chine, il visita les Moluques et en rapporta les moyens de se procurer bientôt les arbres à épices. Pierre Poivre fut ensuite appelé à l'intendance des îles de France et de Bourbon. Il profita de l'autorité qui lui était confiée pour mettre ses vues agricoles à exécution et pour faire chercher des plants d'épices dans les moins fréquentées des Moluques, qu'il indiqua. Trois navigateurs intelligents et hardis, d'Etchevari de Coëtivi, Cordé et Provost, accompagnés du naturaliste Sonnerat, s'acquittèrent de cette commission avec un plein succès, et, le 27 juin 1770, on vit arriver à l'île de France quatre cent cinquante plants de muscadiers, soixante-dix pieds de girofliers, dix mille muscades germées ou propres à germer, et une caisse de baies de girofle. Deux ans après, il fut fait une autre importation plus considérable encore que celle-ci. L'île Bourbon dut sa prospérité à cette riche introduction; les Séchelles en profitèrent aussi, de même que Cayenne et la Guyane française. Pour les colonies, ces conquêtes valaient des provinces. La Bourdonnais avait été le véritable fondateur des établissements de l'île de France et de l'île Bourbon; mais Poivre, depuis l'année 1767 à l'année 1773, qu'il en fut l'administrateur, veilla sur elles comme un génie tutélaire, et les porta, sous le rapport agricole, presque à leur entière perfection.

L'île de France avait comme établissement militaire des adversaires déclarés parmi les marins et les savants les plus distingués d'alors (1); comme établissement agricole, elle n'en manquait guère davantage. La Bourdonnais avait voulu qu'elle fût l'un et l'autre à la fois, et ce système avait aussi ses partisans. Malgré les tristes souvenirs du Fort-Dauphin, c'était vers Madagascar que les adversaires de l'île de France appelaient le plus généralement l'attention du gouvernement. Dès avant la guerre, en 1750, on avait obtenu, de la reine Betty et des chefs voisins, la cession de l'île appelée par les Malgaches Nossi-Ibrahim, et par les Français Sainte-Marie, île séparée de la côte orientale de Madagascar par un canal qui, dans sa partie étroite, n'a pas plus d'un quart de lieue de large. Le commandant qu'on y avait mis s'était bientôt

fait des Malgaches autant d'ennemis, et, la veille de Noël 1754, ceux-ci avaient incendié l'établissement de Sainte-Marie et massacré tous les Français. Une expédition envoyée de l'île de France avait vengé ces infortunés, en brûlant quantité de villages malgaches, et en tuant une foule d'habitants et les principaux auteurs de ce sinistre événement. Le gouvernement français reprit, en 1768, le projet d'établir une colonie au Fort-Dauphin. Il ne réussit pas mieux qu'auparavant. Quelques années plus tard, Madagascar devait être témoin des tentatives du Polonais Beniowski, tentatives aventureuses comme le personnage extraordinaire qui les faisait, et desquelles on aura l'occasion de dire, en passant, quelques mots.

En 1767, le chevalier Grenier, alors simple enseigne de vaisseau, destiné, avec la corvette du roi *l'Heure-du-Berger*, à faire le service des îles de France et de Bourbon, sollicita et obtint la permission de pouvoir faire des observations et même des découvertes dans la mer des Indes. L'abbé Rochon fut destiné à l'accompagner pour faire des observations astronomiques, ainsi qu'un ingénieur hydrographe. Le célèbre d'Après de Mannevillette lui remit, à sa demande, une carte générale des Indes où il avait tracé en couleur jaune les endroits sur lesquels on n'avait encore que des connaissances imparfaites. Il raisonna avec tous les marins instruits de la navigation de l'Inde, afin de s'habituer à la connaissance des vents particuliers à ces régions, et aux routes qui y étaient en usage dans les diverses saisons. Plus il cherchait à s'instruire, plus il trouvait de choses ignorées. Sur la conviction qu'il eut enfin que personne n'avait tenté d'éclairer ces mers à cause des dangers qu'on envisageait, et assuré des avantages qu'y a mis la nature dans la disposition et la variation des vents qui y règnent, il se fit un plan de recherches; ce fut de trouver une route abrégée et plus constante pour aller de l'île de France aux Indes, et de se livrer à tous les événements, en faisant marcher ensemble, dit-il lui-même, la hardiesse et la prudence. Il fut rejoint à l'île de France par l'abbé Rochon, qui fut de la plus haute utilité à son entreprise. La veille de son départ de cette île, on lui donna une carte sur laquelle était tracée la route d'un navigateur nommé Picault, qui avait été envoyé, en 1744, par La Bourdonnais, pour reconnaître les îles des Sept-Frères, nommées depuis îles Mahé et archipel des Séchelles. Dès lors, son incerti-

tude fut dissipée; il jugea que si cette parallèle était aussi nette jusque par les 87° à 88° de longitude orientale de Paris, il rendrait un service important à la navigation, en proposant de faire le nord jusqu'à cette parallèle, de la suivre, et de la quitter lorsqu'on serait assez avancé en longitude pour aller prendre connaissance de la pointe d'Achem. Il fit part de son idée à Pierre Poivre, cet homme, passionné pour le bien et la prospérité des colonies françaises, l'adopta, parce qu'elle lui montrait une route plus courte de sept à huit cents lieues, que celle qui était usitée auparavant. Poivre lui-même a consigné le résultat du voyage de Grenier, dans la lettre suivante adressée au ministre de la marine : « Le chevalier Grenier a reconnu une partie de l'archipel situé au nord de nos îles (les îles de France et de Bourbon), entre nous et les îles Maldives; par sa découverte, il nous a frayé la route pour aller de l'île de France à la côte de Coromandel en toutes les saisons. La navigation ordinaire d'ici aux Indes dans la belle mousson, qui commence en mai et finit en septembre, est devenue plus courte depuis les découvertes de M. Grenier; et dans la mousson, qui commence en septembre ou octobre, il n'est plus question, pour aller de l'île de France à Pondichéry, de prendre la grande route en courant d'abord dans le sud, pour s'élever ensuite dans l'est et retomber de la pointe d'Achem à la côte de Coromandel. Cette navigation fatigante, qui était au moins de trois mois, a été encore abrégée par l'expérience de M. le chevalier Grenier, qui a prouvé que la route par le nord était sans inconvénient, aussi assurée et plus courte d'un mois. »

Après tant d'événements malheureux qui, depuis plus de vingt ans se succédaient, soit qu'on fût en guerre, soit qu'on fût en paix, d'une manière désespérante pour la France, il en survint un enfin qui offrit, sinon pour le présent, du moins pour les résultats à venir que l'on avait droit d'en attendre, quelque satisfaction à l'opinion publique. Il y avait longtemps que Choiseul y travaillait. Il s'agissait de reprendre la conquête de l'île de Corse, abandonnée par suite de la guerre de 1741. Les troupes françaises ayant été rappelées dans ce temps, l'insurrection contre les Génois avait aussitôt recommencé. Le célèbre Pasquale Paoli, fils d'Hyacinthe Paoli, mis à la tête des Corses, en 1755, se signala comme général et comme organisateur. Lors de la

paix de Paris, Gênes réclama de nouveau les bons offices de la France. Dès 1764, Choiseul fit passer sept bataillons en Corse, non pour y agir hostilement, mais comme médiateurs, et pour y garder les places maritimes que Gênes possédait encore. L'engagement de la France n'était alors que pour quatre ans, espace de temps qui paraissait suffisant aux Génois pour conquérir par eux-mêmes l'intérieur du pays. N'y ayant pas réussi, et les quatre ans étant expirés, ils aimèrent mieux abandonner leurs prétentions au gouvernement français que de rendre l'indépendance à la Corse, indépendance d'ailleurs dont celle-ci aurait peut-être été bien en peine une fois qu'elle l'eût eu complétement reconquise. Le 15 mai 1768, un traité fut en conséquence signé à Versailles, par lequel la république de Gênes cédait à la France le royaume de Corse, avec ses forteresses, son artillerie et tous ses équipages de guerre. De nouvelles troupes furent envoyées dans l'île pour faire reconnaître aux habitants la souveraineté de Louis XV. Les places maritimes de la Corse ayant été mises, en général, au pouvoir des Français par les Génois, la marine n'eut guère à jouer qu'un rôle de transport dans les deux expéditions qui furent faites, en 1768 et 1769 : la première sous le commandement du marquis de Chauvelin qui ne réussit pas; la seconde sous le commandement du comte de Vaux, dont le succès fut entier, et amena, en trois mois, la soumission du pays. Pour prouver sur-le-champ aux Corses qu'on n'avait point l'intention de les traiter en peuple conquis, mais en frères, une consulte générale de la nation, composée de trois ordres, fut réunie à Bastia. On déclara que toutes les offenses de la guerre étaient pardonnées, que le roi de France désormais adoptait les Corses sur le pied d'égalité avec ses autres sujets, que l'on ne s'occuperait plus qu'à leur faire du bien; après quoi les principaux de l'île devenue française prêtèrent le serment de fidélité. On acquit ainsi, à soixante-huit lieues des côtes de Provence, et à portée de l'Italie, une nouvelle et importante position dans la Méditerranée, avec plusieurs places maritimes, dont Ajaccio et Bastia étaient les deux principales. Si le port de Bastia n'était susceptible d'offrir asile qu'aux bâtiments légers, l'immense golfe d'Ajaccio présentait d'excellents mouillages aux vaisseaux de guerre, et d'autres points encore des côtes de la Corse se montraient,

comme le sol même de l'île en général, susceptibles d'un rapide progrès.

L'Angleterre n'avait vu cette acquisition de la France que d'un œil jaloux, et ses représentations n'avaient pas manqué pour y mettre obstacle. Bien qu'ennemie de l'indépendance, des libertés de tout peuple qui la gène, de quelque façon que ce soit, dans ses spéculations politiques et commerciales, comme il s'agissait ici d'empêcher l'agrandissement de la France, elle s'était exaltée de la manière la plus poétique en faveur de l'indépendance des Corses, et l'exil que Paoli s'était fait dans Londres avait été, à bon droit d'ailleurs, adouci par l'enthousiasme des Anglais. Mais la Grande-Bretagne, qui pressurait, qui opprimait en métropole aussi ingrate que cupide ses colonies d'Amérique, commençait dès lors à déchoir de la position si belle en apparence qui lui avait été faite par le traité de Paris; ses colonies les plus précieuses menaçaient de lui échapper, et la lutte entre elle et l'Union américaine faisait des pas de géant. Choiseul en profita habilement pour relever un peu la France de la situation dégradante où elle était tombée. L'artillerie des vaisseaux qui avait été réunie en 1761 à l'artillerie de terre, fut rétablie; les compagnies d'apprentis canonniers de la marine, créées par les deux Colbert et dont la suppression avait été le dernier acte de l'inepte Berryer, le furent aussi par divers règlements et ordonnances. Choiseul porta ses vues sur l'administration de la marine et sur la justice maritime. On lui reprocha d'avoir décoré, par ordonnance du mois de mars 1765, les gens de plume et de comptabilité du titre d'*officiers de l'administration de la marine*, et de leur avoir ainsi donné une importance égale à celle des officiers d'épée, ce qui excita vivement la jalousie de ceux-ci. Il parut mieux inspiré lorsqu'il donna, le 25 mars 1765, le titre d'*ingénieurs constructeurs de la marine* aux constructeurs des vaisseaux du roi et créa trois ingénieurs-constructeurs en chef pour Brest, Toulon et Rochefort, ayant sous leurs ordres des ingénieurs-constructeurs ordinaires et des sous-ingénieurs, que l'on détachait au besoin dans les divers ports du royaume; et lorsqu'il détermina, par la même ordonnance, les études, et constata la forme des *Écoles des élèves constructeurs*. Choiseul fixa les fonctions des conseils de guerre de marine, et modifia une jurispru-

dence qui ne pouvait plus être celle de l'ordonnance de 1689 (2). Depuis le 6 avril 1766, il avait cédé le département de la marine au duc de Choiseul-Praslin, et avait retenu pour lui-même les affaires étrangères et la guerre; mais il n'en prenait pas moins d'intérêt à la restauration de la puissance maritime de la France, et c'était la base fondamentale de toute sa politique.

Le duc de Praslin, d'ailleurs, était homme à le comprendre et à le seconder par une intelligence, une économie et une activité peu communes. Il y eut des vaisseaux sur les chantiers dans tous les ports de guerre du royaume; chaque mois, pour ainsi dire, on en lançait plusieurs à la mer. On saisit toutes les occasions d'exercer les équipages. Le désir de ne se point laisser surpasser en instruction par la marine anglaise s'éveilla; on exigea que les officiers eussent des connaissances plus positives; les élèves durent passer des examens sévères. D'habiles ingénieurs soumirent leurs procédés aux lois d'une théorie perfectionnée, et portèrent l'art de la construction plus loin que les Anglais eux-mêmes. D'excellents théoriciens firent sortir aussi, dans le même temps, la tactique navale des impasses de la routine et la lancèrent dans une voie nouvelle. La marine française fut considérée comme la plus savante de l'Europe. C'était menaçant pour l'Angleterre.

Le ministre dirigeant Choiseul-Stainville, appuyé du duc de Praslin, plus confiant dans les forces de la France à mesure que l'Angleterre se défiait davantage d'elle-même, et excitait à son tour les jalousies des puissances européennes, osa porter plus d'un défi au gouvernement britannique. La prise de possession définitive de la Corse, nonobstant l'arrivée d'un ambassadeur de Georges III, qui en demandait l'évacuation, en était un; l'arrestation, le jugement et l'exécution d'un Anglais qui levait les plans de Brest, en furent un autre. Enfin les Anglais étant venus s'établir dans une des îles de l'Amérique qui appartenaient à l'Espagne, et l'Espagne les en ayant chassés, une guerre serait peut-être résultée de ce fait, si Choiseul, par un armement maritime qui étonna la Grande-Bretagne, n'avait annoncé qu'il était prêt à faire passer des promesses aux effets toutes les conditions du Pacte de famille, son ouvrage, et à réprimer l'orgueil et les prétentions du cabinet de Londres. Ce personnage, dans une de ses

réponses à l'ambassadeur de Georges III, n'avait pas hésité à dire « que les menaces ne l'empêcheraient nullement d'exécuter les projets qu'il croyait utiles à son pays, et qu'il se garderait de faire un seul pas dans sa chambre pour calmer les alarmes de l'Angleterre. » C'était un langage digne des jours de Louis XIV. Aussi Louis XV ne soutint-il pas son ministre. Élevé dans une sainte terreur de la puissance maritime des Anglais par le régent et le cardinal de Fleury; engagé par d'Aiguillon, Maupeou et l'abbé Terray, protégés de la du Barry, à faire l'essai de sa force, non contre l'étranger, mais contre les parlements, il disgracia Choiseul; le duc de Praslin, ministre de la marine, tomba du même coup. Ce furent deux véritables pertes pour la France. On pouvait reprocher à Choiseul de la légèreté et de la prodigalité; mais ce que, par compensation, il était impossible de lui refuser, c'étaient des idées, des vues, de l'activité, de la fierté nationale, avec beaucoup d'esprit et de brillant. Quant à Praslin, ce qui le distinguait, c'était un grand amour de la science à côté d'une rare modestie; il avait eu le malheur d'être l'un des principaux négociateurs et le signataire du traité de Paris; mais depuis il avait tout fait pour réparer les conséquences d'un acte amené par des précédents qui n'avaient point dépendu de lui.

L'abbé Terray, œuvre monstrueuse de la nature, déjà nommé au contrôle général des finances pour satisfaire aux besoins d'argent de la du Barry et d'un prince prêt à sacrifier honneur, puissance, royaume même, tout enfin pour ses plaisirs devenus d'autant plus dégoûtants et dépravés qu'il était plus vieux, l'abbé Terray fut, en outre, revêtu de l'*intérim* du département de la marine, sans doute pour prouver à l'Angleterre qu'elle avait eu tort de s'alarmer et que désormais on serait à ses ordres. Heureusement le passage de ce cupide et infâme personnage à la marine ne fut pas long; il l'eût ruinée de fond en comble, sans nul doute.

Après moins de quatre mois d'*intérim*, il céda ce département, dans le mois d'avril 1771, à Pierre-Étienne Bourgeois de Boyne, qui le devait garder jusqu'à la fin du règne de Louis XV. De Boyne était un homme de robe, tout à fait étranger aux affaires qu'on lui confiait, et qui s'associa en quelque sorte dans son ministère Bourgeois de Gueudreville, son frère, véritable monomane

dont il s'inspira pour les innovations les plus bizarres. Ils préparèrent en commun et firent revêtir de la signature du roi des ordonnances et règlements qui avaient pour but d'enrégimenter les officiers de la marine dans l'intérieur des terres et de donner, non-seulement l'administration, mais le commandement des arsenaux et des vaisseaux aux intendants, commissaires et autres employés de la marine. Bourgeois de Gueudreville prit, assure-t-on, son œuvre tellement au sérieux, qu'il destitua un commissaire, parce qu'il s'était refusé à prendre le commandement d'une frégate. Tout cela n'aboutit qu'à une grande perturbation administrative et militaire. Tout le temps du ministère de Bourgeois de Boyne se passa en projets, en divisions intestines dans les ports, en essais dispendieux qui nuisirent à la construction et à l'entretien des vaisseaux.

Cependant la Russie, l'Autriche et la Prusse travaillaient avec activité au partage de la Pologne; et la France, intéressée à l'indépendance de ce noble pays, était paralysée dans ses bons vouloirs, non-seulement par la distance, mais encore par l'Angleterre, si souvent liberticide, on ne saurait trop le répéter. Cela pourrait au besoin servir à constater que l'intérêt pris plus tard par le gouvernement britannique aux malheurs de la Pologne, quand il se sentit lui-même menacé par la Russie, vint peut-être moins d'un mouvement de générosité que d'un sentiment d'égoïsme. Quoi qu'il en soit, l'Angleterre contribua beaucoup, par son attitude, à la ruine de l'indépendance polonaise, qu'unie à la France elle aurait certainement empêchée. Dans ce temps-là aussi, elle conduisait, comme par la main, les Russes dans la Méditerranée, renouvelant, sous un autre aspect, la faute de l'Autriche qui les avait, la première, amenés sur le terrain des intérêts du centre et du midi de l'Europe; renouvelant pareillement, avec cette dernière nation, la faute de Rome antique appelant elle-même les tribus barbares, qui devaient être prochainement sa ruine, aux démêlés intérieurs de l'empire, tant l'intérêt égoïste du moment tient peu de compte de l'avenir, et fait souvent marcher les pères, en aveugles, aux désastres de leurs enfants. L'Autriche et l'Angleterre semblent être aujourd'hui, après la Turquie, les deux empires qui sont le plus immédiatement menacés par la Russie : l'un et l'autre, s'ils meurent sous les

étreintes du colosse qu'ils auront contribué à former, n'auront point à se plaindre de leur sort. L'Angleterre, en ouvrant la Méditerranée aux Russes, cela n'est point encore de trop à ajouter comme point de comparaison avec la conduite tenue par elle dans ces derniers temps, avait pour but de fournir aux successeurs de Pierre le Grand des facilités pour anéantir les forces navales de l'empire ottoman, et d'ébranler cette puissance qui s'était levée, à l'instigation de la France, en faveur de la Pologne. Il est vrai de dire que, pendant que la Russie détruisait l'indépendance polonaise, elle paraissait combattre pour l'indépendance des Grecs, soulevés dès lors contre l'oppression des Turcs, et que l'Angleterre ne manquait pas de colorer ses vœux pour les Russes de l'intérêt que lui inspirait la Grèce. La France, plus conséquente et prévoyante, malgré son mauvais gouvernement, aurait voulu d'abord la Pologne indépendante, la Grèce soutenue par la diplomatie, mais non par les armes des Russes, et, pour la balance de l'Europe, la Turquie ne perdant pas toute force avec tout prestige. Elle alla même jusqu'à vouloir faire des armements maritimes contre la Russie; on fut sur le point d'envoyer une flotte française dans la Baltique pour intimider les ennemis des Polonais et des Turcs, pendant qu'une autre flotte puissante, armée dans la Méditerranée, retiendrait les vaisseaux russes comme captifs, en garantie des intentions de la czarine Catherine. L'Espagne devait seconder les opérations de la France. Mais l'Angleterre fit aussitôt d'immenses préparatifs, et déclara qu'elle embrasserait la cause de la Russie, *son intime alliée*, comme dit le célèbre Burke, aussi imprévoyant à cet égard que tous ceux de sa nation, malgré son patriotisme et son génie. Louis XV était facile à intimider. Choiseul n'était plus là; c'en fut fait tout à la fois de l'indépendance de la Pologne et de l'importance morale de l'empire ottoman.

Louis XV et sa cour corrompue jusqu'aux sources du sang avaient bien pu se déconsidérer, déchoir devant l'Europe; mais la nation française en elle-même, durant le cours désastreux de ce règne, avait au contraire grandi de tout ce dont la royauté s'était abaissée. Alors que son gouvernement, arrivé au dernier période de la dégradation, devenait de plus en plus un objet de mépris pour elle aussi bien que pour l'étranger, la nation française com-

mandait plus que jamais au monde par l'intelligence, s'accoutumait à compter plus sur sa propre force, pour se perpétuer et se faire respecter, que sur celle de ses princes, sentait la vie déborder de son sein, et marchait à grands pas vers le renouvellement social qu'elle méditait. La France n'était en arrière sur rien; elle était au contraire en avant sur tout; et les peuples, la contemplant d'un œil d'admiration, se disputaient à l'envi l'honneur d'entrer les premiers dans son glorieux sillage et de suivre sa trace. Pour ne parler ici que des hommes et des choses qui se rattachèrent, dans ce temps, à la science nautique, Pierre Bouguer (3), natif de Croisic, fils de Jean Bouguer, qui lui-même s'était distingué par des travaux sur la marine (4), publia plusieurs ouvrages sur la construction et la manœuvre des vaisseaux, qui laissèrent en arrière ceux du Suisse Jean Bernoulli sur la même matière. On a déjà cité Duhamel et ses savants travaux (5). On avait reconnu depuis longtemps la nécessité des méthodes astronomiques; mais le peu de confiance qu'elles inspiraient dans l'état d'imperfection où elles étaient encore les faisait entièrement négliger. Quelques observations grossières, quelques pratiques insuffisantes, ou le plus souvent abandonnées aux pilotes, voilà tout ce qui constituait, avant le règne de Louis XV, l'astronomie nautique. Des savants anglais, Hooke, en 1664, l'immortel Newton, en 1669, et Hadley, en 1731, avaient successivement imaginé, amélioré, décrit, rendu utile le *quartier de réflexion* ou *octant*, instrument qui servait à observer les astres en mer, afin de diriger les vaisseaux dans leur route, et grâce à ces découvertes de la science, déjà on avait pu mesurer des angles, nonobstant le mouvement du vaisseau. Les Français perfectionnèrent la découverte faite par les Anglais, et qui était destinée à opérer une révolution dans l'état des observations nautiques. Le savant hydrographe d'Après de Mannevillette, natif du Havre-de-Grâce, capitaine de la Compagnie des Indes, fut un des premiers en France, avec Gabriel de Bory, à faire usage des instruments d'astronomie à réflexion ou à miroirs d'Hadley; il rectifia, dans un voyage à la Chine, avec un octant, la latitude de plusieurs points, et frappé de ce nouveau moyen de perfectionner l'hydrographie, il entreprit de corriger toutes les cartes de l'Inde ou d'en faire de nouvelles. C'est alors qu'on lui dut son fameux

ouvrage intitulé le *Neptune oriental*, dont la partie la plus estimée est celle qui comprend les côtes orientales d'Afrique, les côtes de Malabar et de Coromandel, le golfe du Bengale, les détroits de Malac et de la Sonde, et en général toutes les côtes qu'il avait visitées lui-même, ou qui étaient les plus fréquentées par les vaisseaux français. D'Après de Mannevillette publia un ouvrage *pour la Description et l'usage du nouvel instrument pour observer la longitude, appelé* alors *le quartier anglais*. Il est le premier qui ait employé la méthode des distances du soleil à la lune pour déterminer la longitude ; ainsi put-il placer les côtes avec assez de précision, relativement au temps où il avait fait ses observations. Bigot de Morogues, né aussi au Havre-de-Grâce, devenu lieutenant général des armées de mer et inspecteur général d'artillerie, publia une Tactique navale (6) fort estimée, malgré l'ouvrage remarquable qu'un autre théoricien de la même époque, Bordé de La Ville-Huet, fit paraître, en 1769, sur le même sujet. Jean-Charles Borda, natif de Dax, tour à tour ou tout à la fois ingénieur militaire et hydrographe, constructeur et capitaine de vaisseau, navigateur, administrateur, mathématicien, physicien et astronome, contribua singulièrement au progrès de l'art nautique : il inventa le *cercle à réflexion*, qui, étant substitué à l'octant dans l'observation des astres, permit de corriger les erreurs que les ouvriers avaient pu commettre dans la division de l'instrument ; durant sa vie tout active, il s'occupa plus encore de mettre ses études et ses observations en pratique immédiate, que de les consigner dans des écrits spéculatifs. Un célèbre horloger mécanicien anglais, John Harrisson, avait fait une montre marine pour indiquer la longitude en mer ; Ferdinand Berthoud, natif de la Suisse, mais dont la vie fut tout entière consacrée à la France, et Pierre Leroi, fils aîné du fameux horloger Julien Leroi, d'une famille illustre dans les arts mécaniques et dans les sciences, firent comprendre de plus en plus l'importance de cette invention si précieuse, en la perfectionnant (7).

Le progrès des ports suivait celui des sciences exactes. A Brest, Choquet de Lindu poursuivait sans relâche des travaux prodigieux. Il fortifiait d'une main et de l'autre agrandissait le port et l'arsenal. On lui dut des batteries nouvelles, le bagne, des magasins, des manufactures à l'usage du port, des casernes, des

hôpitaux, la tour du phare d'Ouessant, la digue et la première écluse de l'anse Kerhuon, et surtout les trois premiers bassins ou formes de Pontaniou pour le radoub des vaisseaux.

Des voyages furent entrepris pour fixer et élargir le domaine de la géographie. Le P. La Feuillée alla aux îles Canaries, en 1724, pour déterminer la position du premier méridien que l'on voulait prendre. La question de la configuration de la terre s'étant élevée entre les savants, on résolut d'envoyer des astronomes à l'équateur et au pôle. Pierre Bouguer, La Condamine et Godin se rendirent, en 1736, au Pérou, pendant que Maupertuis, Le Camus et Le Monnier partaient, dans les mêmes vues, pour le Nord et les confins de la Laponie. Les uns et les autres, dont on a les relations, ne firent pas ces lointaines excursions sans beaucoup d'aventures et d'infortunes; mais, martyrs généreux de la science, ils enrichirent celle-ci de leurs calculs et de leurs observations. En 1750, l'abbé de La Caille, déjà connu pour avoir déterminé la position d'un grand nombre d'étoiles dans l'hémisphère nord, et par des Tables du mouvement de la lune, fut envoyé, sur le bâtiment *le Glorieux*, commandé alors par d'Après de Mannevillette, au cap de Bonne-Espérance pour compléter le catalogue des étoiles de l'hémisphère sud, et faire des observations sur l'obliquité de l'écliptique, la parallaxe du soleil, de la lune et des planètes. Dans sa route, il se servit de la distance de la lune au soleil et aux étoiles pour calculer la longitude; trouvant cette méthode facile, il proposa des additions dans le calcul des mouvements des astres, qui furent adoptées et insérées dans la *Connaissance des temps*. Les travaux de d'Alembert, de Clairault, et surtout ceux du célèbre astronome de Lalande, ajoutèrent encore à la perfection des Tables contenues dans la *Connaissance des temps*, et un bon observateur put désormais assurer sa longitude en mer à dix lieues près. Joseph-Bernard, marquis de Chabert, né à Toulon, qui, de garde de la marine, devait s'élever successivement, par ses services scientifiques, au grade de lieutenant-général des armées navales, se livra à de nombreux travaux pour perfectionner l'hydrographie; ses observations astronomiques et ses relèvements contribuèrent à placer les côtes de l'Acadie suivant leur véritable gisement (8). Un autre officier général des armées navales, membre de l'Académie des

sciences, Gabriel de Bory, né à Paris, naguère gouverneur de Saint-Domingue, fut aussi un des premiers qui lancèrent la marine royale, presque exclusivement occupée auparavant de gloire militaire, dans les routes de la science : il détermina la position des caps hispaniques de Finisterra et d'Ortegal, deux points de reconnaissance extrêmement utiles à la navigation dans le golfe de Gascogne, et qui n'étaient encore tracés sur aucune carte. On lui dut diverses observations astronomiques du plus grand intérêt et le complément de l'ouvrage de d'Après, intitulé : *Description et usage du nouvel instrument pour observer la longitude, appelé quartier anglais*. Entre autres ouvrages, il entreprit par la suite, de concert avec plusieurs officiers, un *Dictionnaire de marine* dont les premiers matériaux furent confiés à l'Académie de marine, mais que des circonstances imprévues ne permirent pas d'achever (9). En 1768 et 1769, le chevalier de Fleurieu, alors lieutenant de vaisseau, et destiné à occuper des postes éminents sous le règne suivant, fit un voyage dans l'Océan, avec la frégate *l'Isis*, pour vérifier l'utilité des montres marines, et déterminer d'une manière exacte la situation encore douteuse de plusieurs points géographiques. Ce voyage et les observations ultérieures du même personnage contribuèrent beaucoup au perfectionnement des cartes marines. Que l'on joigne à cela les travaux géographiques ou astronomiques des de Lisle, des d'Anville et des Cassini (10), et l'on pourra se faire une idée du mouvement scientifique qui mettait alors la France à la tête du monde savant.

Mais ce n'est pas tout encore, et la science spéculative n'était pas celle qui entreprenait alors les plus hasardeux voyages. La marine royale de France, dans la personne des Bougainville, des Surville, des Kerguelen et des Marion du Fresne, disputait alors au célèbre Cook l'honneur des découvertes dans la mer du Sud, et s'élançait avec lui à travers les vastes et périlleux champs de l'inconnu. Les Espagnols, mettant à profit leur position en Amérique, sur la mer du Sud, avaient commencé, dès l'an 1423, à faire quelques découvertes dans cette mer. Alvar de Mendoce et Mendana, dans la seconde moitié du seizième siècle, s'étaient surtout rendus célèbres par leurs navigations aventureuses, et c'est à eux que l'on doit la découverte de l'archipel des Marquises

ou de Noukahiva, dont on a essayé depuis peu de faire une possession française.

De grandes dispositions pour les sciences exactes, le goût de la navigation, le besoin d'occuper une imagination prodigieusement active, et l'espérance de poursuivre rapidement une brillante carrière, avaient inspiré à Louis-Antoine de Bougainville, né à Paris, en 1729, d'un père notaire et échevin, l'idée d'entrer dans la marine, justement à une époque où elle était dans le plus complet anéantissement en France. Il fut élevé d'emblée au grade de capitaine de vaisseau, en 1763; mais il n'abandonna point le grade de colonel d'infanterie qu'il avait auparavant et dans lequel il s'était distingué au Canada, durant la dernière guerre. Il proposa au gouvernement d'essayer de dédommager en partie le pays de ses pertes coloniales, par la découverte des terres australes et des îles qui se trouveraient sur la route. Son projet fut approuvé par le ministère. Pour l'exécuter, il fit construire à ses frais une frégate et une corvette à Saint-Malo, sous la direction de Duclos-Guyot, capitaine de brûlot, et de Chesnart de La Giraudais, lieutenant de frégate, tous deux natifs de cette ville. Bougainville prit lui-même le commandement en chef des deux navires, nommés *l'Aigle* et *le Sphynx*, et fit voile de Saint-Malo pour les Malouines, le 15 septembre 1763. Il emmenait plusieurs familles acadiennes, « espèce d'hommes laborieux et intelligents, dit-il, et qui devait être chère à la France par l'inviolable attachement de ces honnêtes et infortunés citoyens. » Il s'était en outre muni de tout ce qui pouvait être propre à un commencement de colonisation. Après deux relâches, une à l'île Catherine sur la côte du Brésil, l'autre à Montevideo, où il prit beaucoup de chevaux et de bêtes à cornes, il atterrit sur les îles Sébald le 31 janvier 1764. Il donna dans un grand enfoncement que forme la côte des Malouines, entre sa pointe du nord-ouest et les Sébald; mais n'y ayant pas aperçu de bon mouillage, il rangea la côte du nord, et étant parvenu à l'extrémité orientale des îles, il entra dans une grande baie qui lui parut commode pour y former un premier établissement. La même illusion qui avait fait croire à de précédents navigateurs que ces îles étaient couvertes de bois, agit aussi sur ses compagnons de voyage; mais ils virent avec surprise en débarquant, que ce qu'ils avaient pris pour des bois, en cinglant le long de la côte, n'était

autre chose que des touffes de joncs fort élevés et fort près les unes des autres. Les diverses courses que Bougainville ordonna aussitôt et qu'il entreprit lui-même dans l'île, ne lui procurèrent la découverte d'aucune espèce de bois, ni d'aucune trace qui prouvât que cette terre eût jamais été fréquentée par quelque navire. Il trouva seulement en abondance une excellente tourbe qui pouvait suppléer au bois, tant pour le chauffage que pour la forge, et parcourut des plaines immenses, coupées partout de petites rivières d'une eau parfaite. La nature d'ailleurs n'offrait pour la subsistance des hommes que la pêche, et plusieurs sortes de gibier de terre et d'eau. Le 17 mars, il détermina l'emplacement de sa colonie, qui ne se composait encore que de vingt-sept personnes, parmi lesquelles cinq femmes et trois enfants. On bâtit des cases couvertes de jonc, un magasin et un petit fort, au milieu duquel fut élevé un obélisque destiné à consacrer la prise de possession et le premier établissement des îles Malouines. Ayant laissé le soin de sa colonie à un de ses associés, nommé de Nerville, Bougainville remit à la voile pour la France, le 8 avril, avec ses deux navires, afin d'en ramener des secours, et mouilla au port de Saint-Malo, le 26 juin suivant. Moins de sept mois après, le 5 janvier 1765, il revit ses colons, et les revit, dit-il, sains et contents. Après avoir débarqué les secours qu'il leur apportait, il alla, dans le détroit de Magellan, chercher un chargement de bois de charpente, des palissades, de jeunes plants d'arbres, et ouvrit une navigation devenue nécessaire au maintien de la colonie. Il rencontra alors les vaisseaux du commodore Byron qui, après être venu reconnaître les îles Malouines, avoir abordé à l'ouest de l'établissement des Français, dans un port déjà nommé par ceux-ci port de la Croisade, et avoir pris possession de l'archipel pour la couronne d'Angleterre, sans y laisser aucun habitant, traversait le détroit pour entrer dans la mer du Sud. Bougainville, accompagné du capitaine Duclos-Guyot, découvrit deux baies qui n'avaient point encore de noms sur les cartes, et qui furent appelées baies de l'Aigle et baie Bougainville. Il vit des Indiens de la Terre-de-Feu, qu'il habilla de rouge, et auxquels il donna beaucoup d'ustensiles propres au ménage. Il leur apprit à crier vive le roi de France, et leur laissa un pavillon déployé. Le 23 mars, la frégate *l'Aigle* revint du détroit, et, le 13 août suivant, Bougainville fut encore de retour à Saint-Malo.

Dans le cours de l'année 1766, Duclos-Guyot et La Giraudais retournèrent dans le détroit de Magellan, et virent des Indiens différents de ceux que l'on avait rencontrés l'année précédente. Ils étaient de la même race probablement que ceux dont on parlera dans le voyage autour du monde de Bougainville.

Cependant, cette même année, les Anglais envoyèrent une colonie s'établir au port de la Croisade, qu'ils avaient nommé port Egmont, et un de leurs capitaines vint menacer l'établissement français d'une descente si on ne leur quittait la place. De son côté, l'Espagne fit aussi ses réclamations et prétendit que les îles Malouines étaient de son domaine. En cet état, on aima mieux les abandonner à la dernière de ces puissances qu'à l'Angleterre, et, après une possession de trois ans, on chargea Bougainville lui-même d'aller les remettre aux Espagnols, et de se rendre ensuite aux Indes-Orientales, en traversant la mer du Sud entre les tropiques. On lui donna pour cette expédition le commandement de la frégate *la Boudeuse*, et il devait être joint aux îles Molouines par la flûte *l'Étoile*, destinée à apporter les vivres nécessaires à une longue navigation, et à le suivre pendant le reste de la campagne, qu'allongèrent de près de huit mois des circonstances qui retardèrent la jonction des deux bâtiments. Le 5 décembre 1766, il fit voile de Brest, ayant pour second le capitaine de brûlot Duclos-Guyot, et emmenant avec lui le botaniste Commerson. Chemin faisant, il certifia la position du dangereux groupe de rochers appelé les îles Salvages ou Sauvages, dans les eaux de l'Afrique occidentale. Après avoir fait diverses observations nautiques, il entra dans le rio de la Plata à la fin de janvier 1767, et en sortit avec deux bâtiments espagnols auxquels il fit la remise des îles Malouines, le 1er avril suivant. Il alla ensuite à Rio-Janeiro où l'attendait la flûte *l'Étoile*, et revint avec elle dans la Plata, où il resta, par suite d'accidents, assez longtemps, occupant ses loisirs à étudier l'établissement que les missionnaires avaient formé au Paraguay. Il fit voile de Montevideo, le 14 novembre 1767, pour le détroit de Magellan, et après quelques difficultés, alla mouiller dans la baie de Possession, au fond de laquelle s'élèvent cinq mondrains, qu'il nomma le Père et les quatre Fils Aymon. Il mouilla, le 8 décembre, dans la baie de Boucault. Il vit bientôt venir six naturels sur des chevaux lancés au galop. Arrivés à cin-

quante pas des Français, ils mirent pied à terre et accoururent en criant *chaoua*. Puis ils tendaient les mains et les appuyaient contre celles des étrangers qu'ils serraient dans leurs bras en criant encore : *chaoua*, *chaoua*, mot que l'on répéta comme eux. Après beaucoup de caresses réciproques Bougainville leur fit distribuer des galettes et un peu de pain qu'ils mangèrent avec une grande avidité. Ils furent bientôt une trentaine, et tous, comme les premiers, paraissaient extrêmement joyeux de la venue des étrangers. Ils ne témoignaient du reste aucune surprise et, pour faire voir que les armes des Européens leur étaient connues, ils imitaient avec leur voix le bruit d'une détonation en montrant les fusils. Ces hommes, dit Bougainville, étaient d'une belle taille ; aucun n'était au-dessous de cinq pieds cinq à six pouces, ni au-dessus de cinq pieds neuf à dix pouces. Ce qu'ils avaient de gigantesque, c'était leur énorme carrure, la grosseur de leur tête et l'épaisseur de leurs membres. Ils étaient robustes et bien nourris, leurs nerfs étaient tendus, leur chair était ferme et soutenue ; c'était l'homme qui, livré à la nature et à un aliment plein de sucs, avait pris tout l'accroissement dont il est susceptible ; leur figure n'avait rien de dur ni de désagréable, plusieurs l'avaient jolie ; leur visage était rond et un peu plat ; leurs yeux étaient vifs ; leurs dents, extrêmement blanches, n'auraient eu pour Paris que le défaut d'être larges ; ils portaient de longs cheveux noirs attachés sur le sommet de la tête. On en vit qui avaient sous le nez des moustaches plus longues que fournies. Leur couleur était bronzée, comme l'est sans exception celle de tous les Américains, tant de ceux qui habitent la zone torride, que de ceux qui naissent dans les zones tempérées et glaciales. Quelques-uns avaient les joues peintes en rouge ; leur langue parut douce ; rien n'annonçait en eux un caractère féroce. Ces Patagons, car Bougainville leur donne ce nom, portaient de grands manteaux de peaux de guanaques ou de fourillos, retenus à leur corps par une ceinture, et dont ils laissaient ordinairement retomber en arrière la partie destinée à couvrir les épaules. Malgré la rigueur du climat, ils allaient ainsi nus de la tête à la ceinture. Ils avaient des bottines de cuir de cheval ouvrant par-derrière, et quelques-uns portaient un cercle de cuivre de deux pouces de large autour du jarret. On ne leur vit pas d'autres armes que deux cailloux ronds attachés aux

deux bouts d'un boyau cordonné. « Errants, dit Bougainville, dans les immenses plaines de l'Amérique méridionale, sans cesse à cheval, hommes, femmes et enfants, suivant le gibier ou les bestiaux dont ces plaines sont couvertes, se vêtissant et se cabanant avec des peaux, ces Indiens ont encore vraisemblablement avec les Tartares cette ressemblance qu'ils vont piller les caravanes des voyageurs. Les deux bâtiments atteignirent la hauteur du cap Forward, rocher vif et taillé à pic qui porte à sa cime une éternelle couronne de neige, et laisse à peine apercevoir, dans ses crevasses, quelques légères traces de végétation. On mouilla, le 17 décembre, dans la baie qui avait naguère reçu le nom de Bougainville, et qu'entoure et défend de tous les vents une ceinture de hautes montagnes; on y passa le reste du mois à s'approvisionner d'eau et de bois, tandis que les savants faisaient des observations astronomiques pour lesquelles on avait établi des instruments sur un îlot nommé pour cela l'Observatoire. Le 31 décembre, on sortit de la baie de Bougainville, et dans la même journée on doubla les caps Forward et Holland pour aller mouiller dans la rade du port Galant, où les bâtiments furent retenus plus de trois semaines par d'horribles temps. Pendant cette relâche forcée, le navigateur visita la côte jusqu'à la baie Élisabeth, et les îles parsemées dans cette partie du détroit de Magellan. Dans les promenades qu'on fit à terre aux environs du port Galant, on trouva les traces récentes du passage et de la relâche des vaisseaux du célèbre navigateur anglais Carteret. On eut à bord de *la Boudeuse* la visite de quelques sauvages des environs du port Galant. Ils étaient très-petits, maigres et grêles, et exhalaient une odeur insupportable. Ils ne possédaient que de mauvaises peaux de loups-marins insuffisantes à les vêtir dans un climat si froid. Ces peaux leur servaient aussi à faire le toit de leurs cabanes et les voiles de leurs pirogues. Ils mangeaient avec avidité tout ce qui leur tombait sous la main, jusqu'à du suif, et pour se débarrasser d'eux, il fallut faire mettre dans leurs pirogues des morceaux de viande salée qui les engagèrent à y retourner. Ces sauvages auxquels Bougainville donne le nom de *Pecherais*, du mot qu'ils répétaient sans cesse, comme ceux de la baie de Boucault *chaoua*, paraissaient dénués de toutes choses, et dans le plus misérable état. Leurs cabanes, où ils habitaient

pêle-mêle, leurs pirogues et leurs armes étaient on ne peut plus grossièrement faites. On leur fit, à leur seconde visite, de petits présents qu'ils acceptèrent avec de grandes démonstrations de joie. Le 26 janvier 1768, on eut connaissance du cap des Piliers. A mesure que Bougainville et ses compagnons s'avançaient, un immense horizon, que les terres ne bornaient plus, se déployait aux yeux enchantés, et une grosse lame de l'ouest annonçait le grand Océan et la sortie du détroit. La dernière terre que l'on vit à la côte du nord, fut le cap des Victoires, à quatre ou cinq lieues duquel sont les îlots nommés les quatre Évangélistes. Bougainville avait ainsi mis cinquante-deux jours à parcourir la longueur du détroit qu'il estime être de cent quatorze lieues du cap des Vierges à celui des Piliers.

Le 22 mars, cinglant en pleine mer du Sud, on vit quatre îlots dans le sud-sud-est 5 degrés est, et une petite île qui restait à quatre lieues dans l'ouest. Bougainville nomma les îlots les quatre Facardins, et fit diriger la route sur la petite île, dont le verdoyant et agréable aspect invitait à la descente; mais on perdit espérance de pouvoir y débarquer, car de tous les côtés la mer brisait avec force, et nulle anse ne se montrait qui pût servir d'abri. Au moment où l'on s'en éloignait, on vit deux ou trois hommes accourir au bord de la mer. Ne pouvant pas croire qu'une île, dont le diamètre ne dépasse pas une lieue, pût être habitée, on pensa que quelques Européens y avaient fait naufrage, et Bougainville, décidé à tout tenter pour les sauver, ordonna aussitôt de mettre en panne. Les hommes que l'on avait vus, et qui étaient rentrés dans le bois, en sortirent avec une quinzaine d'autres. Ils étaient fort grands, avaient la peau bronzée, étaient nus et armés de très-longues piques; ils s'avancèrent vers les vaisseaux en brandissant leurs armes d'un air menaçant, puis ils se retirèrent vers leurs cabanes, à l'ombre des cocotiers. Bougainville nomme cette petite terre l'île des Lanciers. En la quittant, il reconnut un groupe de onze îles toutes inabordables, basses et à demi noyées, dont la plus grande était formée de deux langues de terre qui ne paraissaient composées que de dunes de sable entrecoupées de terrains bas, sans arbres ni verdure. Elle était cependant habitée par des sauvages qui parurent en assez grand nombre sur le rivage. Ils étaient nus et

armés aussi d'espèces de lances. Ce groupe d'îles a conservé le nom d'archipel Dangereux, que lui donna Bougainville à cause des écueils qui l'environnent. Il fait partie d'un archipel plus grand appelé de Paumotou ou des îles Basses. Le 2 avril, on aperçut une haute montagne fort escarpée dans le nord-nord-est. Elle fut nommée le Boudoir ou le pic de la Boudeuse. En se dirigeant au nord pour la reconnaître, on eut la vue d'une autre terre d'une étendue indéterminée. En l'approchant, on découvrit au delà de sa pointe nord, une autre terre éloignée plus septentrionale encore; mais on ne pouvait pas distinguer si c'était une île séparée ou la continuation de la première. Pendant la nuit du 3 au 4, on louvoya pour s'approcher de cette terre, car on avait le plus grand besoin de se procurer du bois et des rafraîchissements. On s'aperçut bientôt qu'elle était habitée aux feux qui brillaient sur tous les points de la côte. Au point du jour, on vit que les deux terres reconnues la veille étaient unies ensemble par une terre plus basse qui formait une baie s'ouvrant au nord-est, vers laquelle on se dirigea. De toutes les parties de l'île sortirent bientôt une grande quantité de pirogues s'avançant vers les navires; les unes petites et peu travaillées étaient faites d'un seul tronc d'arbre creusé; les autres, beaucoup plus grandes, étaient faites avec art. Le fond de celles-ci se composait de deux troncs d'arbres creusés et rejoints en arc de cercle. Les côtes en étaient relevées par deux bordages d'un pied de largeur, unis l'un à l'autre par des tresses de fil de cocos. Un balancier, posé sur un des côtés, rendait ces légères embarcations moins sujettes à chavirer. L'une d'elles se détacha, et les douze hommes qui la montaient présentèrent de loin aux navigateurs des branches de bananiers. On comprit aisément à leurs signes que c'était un gage de paix et d'amitié; comme on répondit par des gestes non moins bienveillants, ils accostèrent la frégate, et l'un d'eux attacha à une corde qu'on venait de lui jeter du navire un présent qui consistait en un de ces rameaux de paix, un petit cochon et un régime de bananes. On lui donna en retour des bonnets et des mouchoirs. Les deux vaisseaux de Bougainville ne tardèrent pas à se voir environnés d'une centaine de pirogues à balancier chargées de cocos, de bananes et d'autres fruits non moins délicieux pour les navigateurs, en retour desquels on donna de ces bagatelles

d'Europe si précieuses aux yeux des habitants de la mer du Sud. Pour consommer ces échanges, dans lesquels les insulaires apportaient beaucoup de bonne foi, les Français étaient obligés de montrer de loin les objets d'échange ou d'entrer dans les pirogues, car aucun naturel ne voulut monter à bord. Quand le jour baissa, les navires revirèrent au large, et les pirogues s'éloignèrent. La côte alors, comme cela avait eu lieu la nuit précédente, se couvrit de feux allumés de distance en distance. Les navires répondirent à cette attention des insulaires en tirant des fusées. La journée du lendemain, 5 avril, fut employée à gagner le vent pour arriver au mouillage à la recherche duquel on avait envoyé les embarcations, et l'on resta en vue de cette île délicieuse que les Français nommèrent d'abord la Nouvelle-Cythère, à cause des mœurs voluptueuses de ses habitants, mais qui a gardé le nom de Taïti, que lui donnaient les insulaires.

« L'aspect de cette côte qui s'élève en amphithéâtre, dit Bougainville, nous offrait le plus riant spectacle. Quoique les montagnes y soient d'une grande hauteur, le rocher n'y montre nulle part son aride nudité : tout y est couvert de bois. A peine en crûmes-nous nos yeux lorsque nous découvrîmes un pic chargé d'arbres jusqu'à sa cime isolée, qui s'élevait au niveau des montagnes dans l'intérieur de la partie méridionale de l'île. Il ne paraissait pas avoir plus de trente toises de diamètre, et diminuait de grosseur en montant; on l'eût pris de loin pour une pyramide d'une hauteur immense que la main d'un décorateur habile aurait parée de guirlandes de feuillages. Les terrains moins élevés sont entrecoupés de prairies et de bosquets, et dans toute l'étendue de la côte il règne sur les bords de la mer, au pied du pays haut, une lisière de terre basse et unie, couverte de plantations. C'est là qu'au milieu des bananiers, des cocotiers et d'autres arbres chargés de fruits, nous apercevions les maisons des insulaires. Comme nous prolongions la côte, nos yeux furent frappés de la vue d'une belle cascade qui s'élançait du haut des montagnes, et précipitait à la mer ses eaux écumantes. »

Un village était bâti au pied, et la côte y paraissait sans brisants. Le navigateur aurait bien voulu jeter l'ancre près de ce lieu enchanté; mais n'y pouvant trouver un mouillage, il fallut se résoudre à en chercher un ailleurs. Au lever du jour, les pirogues

revinrent aux navires pour recommencer les échanges. Elles apportaient de plus que la veille des poules, des pigeons, des coquillages, des étoffes artistement tissées avec l'écorce du mûrier à papier, et des instruments de pêche faits avec un art qui étonna les navigateurs. C'étaient des hameçons de nacre délicatement travaillés, et des filets tissus avec du fil de pite, en tout semblables à ceux des pêcheurs français. Les insulaires demandaient en retour du fer et des boucles d'oreilles; ils ne témoignaient plus de défiance à l'égard des étrangers, et l'un d'eux alla même jusqu'à passer la nuit à bord de *l'Étoile*, sans paraître éprouver la plus légère inquiétude. Les navires qui avaient passé cette nuit à louvoyer, se trouvèrent, dans la matinée du 6, à l'extrémité nord de l'île. On en vit alors une autre, mais les brisants qui paraissaient interdire le passage entre les deux îles, déterminèrent Bougainville à retourner vers la baie qu'il avait d'abord aperçue. Les canots, sondant toujours, trouvèrent une rade au fond de laquelle coulaient plusieurs petites rivières commodes pour l'aiguade, et dans laquelle on alla mouiller. Dès que les insulaires virent les Français s'approcher de terre, ils s'avancèrent au-devant d'eux dans leurs pirogues, qui furent bientôt en si grand nombre, qu'à peine pouvait-on faire la manœuvre pour amarrer les bâtiments. Bougainville et plusieurs de ses officiers descendirent à terre. Ils y furent entourés par une foule d'insulaires qui les examinaient curieusement et les touchaient même comme pour s'assurer s'ils étaient comme eux de chair et d'os. Il n'y avait pas du reste à se méprendre sur leurs dispositions; elles étaient amicales et se traduisaient par des gestes joyeux, et le mot souvent répété *tayo! tayo!* qui dans leur langue signifiait ami. Un autre indice non douteux de leurs bonnes intentions, c'est qu'ils ne portaient aucune espèce d'armes, ce qu'on avait remarqué avec quelque surprise dès la première entrevue. Parmi ces insulaires, Bougainville remarqua deux races bien distinctes, quoiqu'elles eussent la même langue, les mêmes mœurs, et qu'elles semblassent se mêler indifféremment. Les hommes de la première race, qui paraissait la plus nombreuse, étaient de haute stature et admirablement proportionnés; ils avaient en général les cheveux noirs; leurs traits ne différaient en rien de ceux des Européens, et leur peau aurait eu la même blancheur sans l'ac-

tion continue de l'air et du soleil de laquelle rien ne les garantissait. Ceux de la seconde race étaient d'une taille médiocre; ils avaient des cheveux durs et crépus, des traits et un teint semblables à ceux des mulâtres. Les uns et les autres se laissaient croître la barbe, mais se rasaient les moustaches et les favoris. On en voyait qui portaient les cheveux longs et rattachés au sommet de la tête, d'autres qui les coupaient très-courts. Beaucoup de ces insulaires étaient presque entièrement nus; mais les principaux d'entre eux s'enveloppaient dans une grande pièce d'étoffe tombant jusqu'aux genoux. Les femmes, qui étaient fort jolies et admirablement faites, s'enveloppaient de la même manière, et non sans quelque coquetterie. Leur visage, beaucoup plus blanc que celui des hommes et dont les traits ne manquaient pas de délicatesse, était préservé de l'ardeur du soleil par un petit chapeau de canne orné de fleurs. Hommes et femmes avaient les oreilles percées pour y suspendre des fleurs de toute espèce et des perles fines de la plus rare beauté, et se tatouaient quelques parties du corps. Sous le ciel de Taïti, le plus beau peut-être de l'univers, où une humidité délicieuse n'engendrant aucun des insectes qui font le supplice des pays situés entre les tropiques, tempère les ardeurs du soleil, les hommes et les femmes, dit Bougainville, paraissent être exempts de presque toutes les maladies et arriver sans aucune infirmité à une heureuse vieillesse. Le chef du canton dans lequel les Français étaient descendus, et qui se nommait Éreti, les conduisit dans sa maison. Il y avait quelques femmes qui saluèrent les étrangers en criant plusieurs fois *tayo*, et un vieillard qui était père du chef de la maison. « Il n'avait du grand âge, dit Bougainville, que ce caractère respectable qu'impriment les ans sur une belle figure. Sa tête, ornée de cheveux blancs et d'une longue barbe, tout son corps nerveux et rempli, ne montraient aucune ride, aucun signe de décrépitude. Cet homme vénérable parut s'apercevoir à peine de notre arrivée; il se retira même sans répondre à nos caresses, sans témoigner ni frayeur, ni étonnement, ni curiosité; fort éloigné de prendre part à l'espèce d'extase que notre vue causait à tout ce peuple, son air rêveur et soucieux semblait annoncer qu'il craignait que ces jours heureux écoulés pour lui dans le sein du repos ne fussent troublés par l'arrivée d'une nouvelle race

d'hommes. » Les étrangers eurent la liberté de visiter la maison, qui ne se distinguait des cases des autres insulaires que par sa grandeur. Elle avait à peu près quatre-vingts pieds de long sur vingt de large. Ils y virent un cylindre d'osier, long de quatre pieds et garni de plumes noires, suspendu au toit, lequel était fait de feuilles de latanier artistement disposées, et deux figures de bois noir et très-dur qu'ils supposèrent être des idoles. L'une était adossée à un pilier, l'autre inclinée le long du mur et attachée aux roseaux qui le formaient. Ces figures, grossièrement faites, tenaient à un piédestal cylindrique, vide et sculpté à jour, qui pouvait avoir six à sept pieds de haut. Le chef Éreti fit servir le repas et engagea ses hôtes à s'asseoir sur le gazon qui s'étendait en pelouse devant la maison. Ce repas consistait en légumes, en fruits et en poissons, formant la principale nourriture des Taïtiens. Ils mangeaient cependant de la viande, mais les enfants et les jeunes filles n'y touchaient pas. On servit pour unique boisson une eau pure, et les Français eurent plus tard l'occasion de remarquer que le vin, l'eau-de-vie, et en général toutes les choses fortes, causaient de la répugnance aux Taïtiens. Pendant le repas on apporta en présent quelques pièces d'étoffes et deux grands colliers qu'Éreti passa au cou de Bougainville et du chevalier d'Oraison, un de ses compagnons de voyage. Ensuite Éreti et le peuple accompagnèrent les Français à leurs bateaux. Chemin faisant on fut arrêté par un insulaire qui offrit aux étrangers de partager le siége de gazon sur lequel il était couché à l'ombre. Quand on eut accepté sa proposition, il chanta lentement dans sa langue douce et harmonieuse, une chanson, tandis qu'un autre insulaire l'accompagnait en soufflant avec le nez dans une flûte à trois trous. Quand on l'eut écouté, on poursuivit la route vers les embarcations, près desquelles on se sépara des naturels avec de grandes marques d'amitié. Quatre insulaires vinrent avec confiance souper et coucher à bord, où on leur fit entendre de la musique et voir un feu d'artifice, qui les surprit et les effraya plus qu'il ne leur causa de plaisir. Le lendemain, après qu'on eut reçu à bord la visite du chef Éreti, on descendit à terre pour y établir les malades et les travailleurs qui devaient faire de l'eau et du bois. Éreti, qui était présent, vit d'abord ces préparatifs sans surprise ni mécontentement; mais son père et les principaux du canton lui

ayant fait des représentations, il vint avec eux vers Bougainville et lui donna à entendre qu'il pouvait venir à terre durant le jour tant qu'il voudrait, mais qu'il devrait passer la nuit sur ses vaisseaux. Bougainville lui ayant fait comprendre que ce campement lui était indispensable pour s'approvisionner d'eau et de bois, et faciliter les échanges, un nouveau conseil fut tenu, à l'issue duquel Éreti vint demander aux Français s'ils avaient le projet de rester là toujours, où s'ils en devaient bientôt partir. Bougainville, prenant dix-huit petits cailloux, les déposa dans la main d'Éreti, faisant signe qu'il mettrait à la voile dans pareil nombre de jours. Sur cette réponse, le conseil des Taïtiens s'étant de nouveau assemblé, voulut réduire à une semaine la durée du séjour des étrangers; mais Bougainville insista, obtint ce qu'il avait demandé, et la bonne harmonie se rétablit. Éreti offrit même un hangar situé sur le bord d'une rivière, dans lequel on installa les malades, au nombre de trente-quatre, et une garde de trente soldats armés. Bougainville y passa la première nuit. Éreti fit apporter son souper pour le joindre à celui des Français, ne retint près de lui que cinq ou six de ses amis, et voulut coucher sous les tentes des étrangers. Quand on se mit à l'œuvre, il indiqua les arbres que l'on pouvait couper et le côté par lequel il fallait les faire tomber en les abattant. Les insulaires aidaient les ouvriers, et leur peine leur était payée avec des clous. Tout aurait été le mieux du monde si l'on n'avait eu sans cesse à se garantir des voleurs, qui se cachaient dans un marais couvert d'herbes et de roseaux, situé derrière le hangar. Éreti autorisa à faire feu sur tous ceux qu'on apercevrait, en ayant soin toutefois d'indiquer sa maison pour qu'on ne tirât que dans la direction opposée. Bougainville attribua les larcins dont il eut fréquemment à se plaindre aux désirs qu'excitait chez les insulaires la vue d'objets si nouveaux pour eux, et non à un penchant naturel pour le vol. A cela près, on n'avait qu'à se louer des Taïtiens. On pouvait sans crainte se promener seul et sans armes dans tout le canton; partout on recevait le plus cordial accueil. « Je suis plusieurs fois allé, rapporte Bougainville, moi second ou troisième, me promener dans l'intérieur. Je me croyais transporté dans le jardin d'Éden; nous parcourions une plaine de gazon, couverte de beaux arbres fruitiers et coupée de petites rivières qui entretien-

nent une fraîcheur délicieuse, sans aucun des inconvénients qu'entraîne l'humidité. Un peuple nombreux y jouissait des trésors que la nature verse à pleines mains sur lui. Nous trouvions des troupes d'hommes et de femmes assises à l'ombre des vergers; tous nous saluaient avec amitié; ceux que nous rencontrions dans les chemins se rangeaient de côté pour nous laisser passer; partout nous voyions régner l'hospitalité, le repos, une joie douce et toutes les apparences du bonheur... La hauteur des montagnes qui occupent tout l'intérieur de Taïti, dit encore Bougainville, est surprenante, eu égard à l'étendue de l'île. Loin d'en rendre l'aspect triste et sauvage, elles servent à l'embellir, en variant à chaque pas les points de vue et en présentant de beaux paysages couverts des plus riches productions de la nature, avec ce désordre dont l'art ne sut jamais imiter l'agrément. De là sortent une infinité de petites rivières qui fertilisent le pays et ne servent pas moins à la commodité des habitants qu'à l'ornement des campagnes. Tout le plat pays, depuis les bords de la mer jusqu'aux montagnes, est consacré aux arbres fruitiers, sous lesquels sont bâties les maisons des Taïtiens, dispersées sans aucun ordre et sans former jamais de village; on croit être dans les champs Élysées. Des sentiers publics, pratiqués avec intelligence et soigneusement entretenus, rendent partout les communications faciles. » Telle est en abrégé la riante peinture que Bougainville a faite de l'île de Taïti, que l'on n'a pas malheureusement retrouvée depuis aussi délicieuse à habiter que son imagination l'a décrite. De graves accidents faillirent bientôt détruire la bonne harmonie qui régnait entre les Français et les Taïtiens. Un de ceux-ci fut tué d'un coup de fusil, et ses compatriotes vinrent s'en plaindre à Bougainville. Malgré les plus minutieuses recherches, on ne put connaître l'auteur de ce meurtre, et Bougainville apprit avec chagrin que beaucoup d'insulaires s'enfuyaient dans les montagnes avec leurs effets les plus précieux. On fit de nouveaux présents à Éreti qui continua à donner aux Français des marques de la plus sincère amitié. Cependant Bougainville pressait les travaux, car il savait que ses navires étaient dans un mauvais mouillage, et il craignait le mauvais temps. Ses appréhensions n'étaient que trop fondées; le 12 avril, les câbles des ancres rompirent, et *la Boudeuse* alla

aborder *l'Étoile*, sans qu'il en résultât toutefois de grands dégâts. La position était critique, et l'on s'occupait à en prévenir le danger, quand Bougainville apprit que trois insulaires avaient encore été tués ou blessés dans leurs cases à coups de baïonnette, que l'alarme était répandue dans le pays, et que les vieillards, les femmes et les enfants fuyaient dans les montagnes emportant jusqu'aux cadavres des morts. En sorte que les Français, au moment même où ils craignaient de voir leurs vaisseaux jetés à la côte par la tempête, avaient encore en perspective une guerre avec les insulaires. Bougainville prit des précautions pour le cas où les Taïtiens essaieraient d'attaquer le campement; mais comme la position qu'il occupait était très-bonne, ses plus grandes préoccupations se tournaient du côté de la mer. La nuit du 12 et une partie de la journée du 13 avril furent affreuses; *la Boudeuse* perdit encore deux ancres, et se vit par deux fois sur le point d'être jetée à la côte. On ne voyait plus naviguer aucune pirogue; les Taïtiens n'osaient approcher du camp, et partout on trouvait leurs maisons désertes. Le prince de Nassau, qui avait obtenu de faire partie de l'expédition française, s'avança dans l'intérieur de l'île, avec quatre ou cinq hommes, dans l'espoir de rencontrer des indigènes et de les rassurer. Quand il fut à une lieue du camp il en rencontra un grand nombre et Éreti au milieu d'eux. Celui-ci vint à lui d'un air consterné. Les femmes se jetèrent à ses genoux, et, lui baisant les mains et pleurant, elles répétaient *tayo maté*, c'est-à-dire « vous êtes nos amis et vous nous tuez. » A force de caresses on parvint à les ramener; et Bougainville ayant vu du bord une foule de peuple accourir au camp, y descendit aussitôt apportant des étoffes de soie et des outils qu'il distribua aux chefs; il leur fit comprendre le chagrin qu'il ressentait du malheur arrivé la veille, et leur promit que les coupables seraient punis. Les Taïtiens redevinrent aussi confiants que par le passé; en peu de temps leur foule recommença à remplir le quartier des Français, et les échanges se firent de nouveau. Cependant un canot que Bougainville avait envoyé pour reconnaître la côte nord de l'île, revint le 13 avril au soir annoncer qu'il y avait par là un très-bon passage. Le lendemain *l'Étoile* appareilla et sortit avec bonheur par la nouvelle passe du nord. Pendant tout ce jour et une partie de la nuit suivante, l'équipage de *la Boudeuse* travailla à terre à déblayer l'hôpital

et le camp. Bougainville enfouit près du hangar un acte de prise de possession de cette île au nom du roi de France. Dès qu'Éreti se fut aperçu qu'on mettait à la voile, il sauta seul dans la première pirogue qu'il trouva sur le rivage, et se rendit à bord. Il serra dans ses bras chacun des Français qu'il connaissait le plus particulièrement, versa des larmes, et donna des marques de la plus vive douleur. Une grande pirogue vint aussi à bord. Elle était chargée de rafraîchissements de toutes sortes; les femmes d'Éreti la montaient, et avec elles un insulaire, nommé Aotourou, qui avait passé avec la plus grande confiance, à l'arrivée des Français à Taïti, la première nuit à bord de *l'Étoile*, et qui dès lors avait manifesté le désir de suivre Bougainville, désir auquel sa nation avait semblé applaudir. Éreti alla le prendre par la main, et le présenta à Bougainville en le priant de consentir à l'emmener; ce que le navigateur fit d'autant plus volontiers que cet insulaire pouvait lui être fort utile pendant sa navigation dans la mer du Sud, et qu'il se flattait en outre de lui faire rapporter un jour dans son pays les germes de la civilisation. Éreti reçut encore des Français des présents de toute espèce, puis il descendit dans sa pirogue au milieu de ses femmes qui ne cessaient de pleurer. Il y avait au milieu d'elles une jeune Taïtienne, sans doute l'épouse d'Aotourou, que celui-ci alla embrasser. Il lui donna les perles qui pendaient à ses oreilles, et, malgré ses larmes, s'arrachant de ses bras, il remonta sur la frégate *la Boudeuse* qui cingla pour aller joindre *l'Étoile*, et dit adieu à cette île que, huit mois avant l'arrivée de Bougainville, le navigateur anglais Wallis avait reconnue, et que l'on a cru être la même que *la Sagittaria* découverte par le Portugais Fernand de Quiros en 1606, mais dont on avait depuis perdu la trace. Bougainville nomma tout le groupe d'îles, à la principale terre duquel il avait abordé, archipel de Bourbon, nom qui a été changé par le capitaine Cook en celui d'archipel de la Société.

Dans les premiers jours du mois de mai, Bougainville, qui avait rejoint la flûte *l'Étoile*, reconnut trois grandes îles occupant ensemble une étendue de plus de quarante lieues. La première avait environ trois lieues du nord au sud, et deux lieues de l'est à l'ouest; deux îlots d'une demi-lieue chacun gisaient à une lieue au nord. La mer brisait avec fureur contre les côtes escarpees

de cette île couverte d'arbres jusqu'au sommet de la montagne qui en occupe le centre, et qui n'a ni vallées ni plages. Il y vit des feux, quelques cabanes couvertes en jonc, et une trentaine d'hommes sur le rivage. Il la contourna par le nord, et le lendemain il se trouva à l'entrée d'un canal séparant les deux îlots de la grande île. Bientôt on vit du haut des mâts une autre terre à seize ou dix-sept lieues de la première. Faisant route à l'ouest, on la reconnut. Elle était entrecoupée de hautes montagnes et de vastes plaines. Les cocotiers s'y voyaient en grand nombre au milieu d'une foule d'autres espèces d'arbres. Bougainville prolongea la côte méridionale de cette île à deux ou trois lieues de distance, sans y voir aucune apparence de mouillage. Il eut en même temps connaissance, à quinze ou seize lieues de là, dans l'ouest, d'une troisième île paraissant aussi haute et aussi étendue que la seconde. Bougainville venait de découvrir un des archipels les plus considérables et les plus fertiles du grand Océan équinoxial : il le nomma archipel des Navigateurs. On fit quelques échanges avec les insulaires qui étaient venus dans des pirogues à balancier, dont la voile se composait de plusieurs nattes triangulaires. Ils étaient de taille médiocre, mais agiles et dispos. Ils allaient entièrement nus, et avaient la poitrine et les cuisses peintes d'un bleu foncé; la couleur naturelle de leur peau était bronzée. Ils n'avaient ni la langue ni la douceur des Taïtiens, ni leur bonne foi dans les échanges. Ces insulaires apportaient des fruits, des étoffes beaucoup moins belles que celles de Taïti, et des instruments de pêche assez grossièrement faits, en échange desquels ils préféraient des morceaux d'étoffe rouge au fer. Quoique les bagatelles qu'on leur montrait les tentassent beaucoup, aucun d'eux ne voulut monter à bord. Les navires s'éloignèrent des îles des Navigateurs sans avoir pu y aborder. C'était à Laperouse qu'il était réservé de compléter cette découverte.

Pendant une partie du mois de mai, les navires eurent à supporter des mauvais temps presque continuels. La disette et le scorbut commencèrent à se faire sentir. Dans ce mois, on découvrit un groupe d'îles considérable. La première fut nommée île de la Pentecôte, parce qu'on l'aperçut le jour de cette fête, et la seconde île Aurore, parce qu'elle s'était montrée aux navigateurs au lever du jour. Elle peut avoir dix lieues de longueur sur deux

de largeur. Ses côtes sont escarpées et couvertes de bois. On en vit bientôt une troisième vers laquelle Bougainville envoya des bateaux pour y faire du bois et tâcher de s'y procurer des rafraîchissements pour les malades. Les sauvages de cette île virent le débarquement avec mauvaise humeur et restèrent constamment en armes. Ils consentirent cependant à faire quelques échanges, mais en montrant toujours la plus grande défiance. Quand Bougainville eut fait enterrer au pied d'un arbre l'acte de prise de possession de ces îles nouvelles, et que les chaloupes furent remplies de bois et de fruits, on se rembarqua. Alors les sauvages lancèrent des pierres et des flèches sur les Français qui furent obligés de leur envoyer une décharge bien nourrie pour s'en débarrasser. Ces sauvages étaient noirs ou mulâtres, leurs lèvres étaient épaisses, leurs cheveux laineux. Ils étaient chétifs, fort laids et presque tous couverts de lèpre, ce qui fit appeler leur pays île des Lépreux. On continua à naviguer au milieu de plusieurs îles qui se croisaient, et qu'on avait prises d'abord pour une côte continue. La rencontre des canaux qui les séparaient formait une espèce de baie dans laquelle on chercha vainement un bon mouillage. On n'espérait pas d'ailleurs tirer de grands secours des naturels que la veille encore on avait été obligé de tenir en respect avec la mousqueterie. On s'éloigna donc, sans y relâcher, de cet archipel que Bougainville appela les Grandes-Cyclades, et qui a reçu concurremment depuis le nom de Nouvelles-Hébrides que lui donna le capitaine Cook quand il le visita en entier six ou sept ans plus tard. Bougainville l'avait découvert par la même latitude et par la même longitude où le navigateur espagnol Quiros plaçait la terre australe du Saint-Esprit. Pour éclairer ses doutes sur la position problématique de ces terres indiquées par Quiros, et que les géographes confondaient avec la Nouvelle-Guinée, il fallait que Bougainville suivît encore le parallèle du 15e degré de latitude sud pendant plus de trois cent cinquante lieues. Mais, après avoir un moment pensé à se rendre aux côtes orientales de la Nouvelle-Hollande, pour achever la démonstration de cette identité, il jugea prudent de ne pas s'aventurer sur ces côtes dont il n'espérait tirer aucun avantage et desquelles il n'eût pu se relever qu'en luttant contre les vents régnants. On n'avait plus à bord de pain que pour deux mois,

de légumes que pour quarante jours, et la viande salée était si infecte qu'on lui préférait les rats qu'on pouvait prendre.

Le navigateur était dans cette critique position quand de délicieuses exhalaisons aromatiques annoncèrent, le 7 juin, dès avant le lever du jour, le voisinage de la terre, que l'on découvrit bientôt s'étendant de l'est au nord-ouest, et formant un grand golfe ouvert au sud-est. Quoique ce pays fût d'un aspect agréable et qu'il semblât riche et fertile, Bougainville, dans le triste état où l'on était réduit, ne jugeait pas opportun de perdre du temps à le visiter et tous ses efforts tendaient à se rendre au plus vite aux îles Moluques pour y relâcher. Mais les vents contraires devaient en décider autrement; pendant quinze jours, *la Boudeuse* et *l'Étoile* furent retenues dans ce golfe auquel Bougainville donna le nom de la Louisiade. On y courut les plus grands dangers, naviguant à tâtons, entre des terres hérissées d'écueils et des îlots joints par des récifs à fleur d'eau, ayant contre soi presque continuellement le vent, la pluie et une brume souvent si épaisse que pour se conserver les navires étaient obligés de tirer des coups de canon. Jusqu'alors tous les navigateurs s'étaient hâtés de gagner la latitude de la Nouvelle-Bretagne pour y atterrir. Bougainville en ouvrant de nouvelles routes devait s'attendre à payer l'honneur d'une première découverte. Aux difficultés de la navigation s'ajoutaient chaque jour à bord des deux navires les tourments de la faim. On y était réduit à une très-minime portion de pain et de légumes, et Bougainville avait été obligé de donner des ordres très-sévères pour empêcher les gens de l'équipage de manger les vieux cuirs qui se trouvaient à bord. Une chèvre, que depuis les îles Malouines on avait regardée comme une compagne du voyage, fut condamnée à être mangée ainsi qu'un chien pris dans le détroit de Magellan. Le 26 juin cependant, on parvint à doubler, à la pointe orientale du golfe, un cap que les navigateurs, dans leur joie d'échapper enfin à tant de dangers, nommèrent cap de la Délivrance.

Bougainville avait poursuivi sa route environ à soixante lieues dans le nord, quand il eut, le 28 juin, la vue de nouvelles terres, qui s'étendaient d'une part depuis le sud jusqu'au nord-nord-ouest par l'est et le nord; et de l'autre depuis l'ouest-quart-sud-ouest jusqu'au nord-ouest. Quoique l'horizon se montrât si

embrumé du côté du nord qu'on ne pouvait y voir à deux lieues de distance, ce fut dans cette direction que Bougainville, malgré les difficultés d'une navigation entre des terres encore inconnues, voulut chercher un passage qu'il trouva effectivement. On était à peu près au milieu de ce passage, qui a pris depuis le nom de détroit de Bougainville, quand on aperçut, sur la côte de l'est, une jolie baie qui promettait un bon mouillage. Des chaloupes furent immédiatement mises à la mer pour aller la sonder. Comme elles y étaient occupées, dix pirogues, montées par cent cinquante hommes armés d'arcs, de lances et de boucliers, sortirent d'une anse à laquelle aboutissait une petite rivière bordée de cabanes. Elles s'avancèrent en bon ordre vers les chaloupes qu'elles essayèrent d'envelopper en se séparant fort lestement en deux bandes. Les sauvages qui les montaient poussèrent alors des cris affreux, et saisissant leurs armes, commencèrent l'attaque, enhardis par le petit nombre de ceux à qui ils avaient affaire. A la seconde décharge qu'on fit sur eux, ils se mirent à fuir, abandonnant deux de leurs pirogues. Elles étaient fort longues, bien travaillées, et extrêmement relevées de l'avant et de l'arrière. L'une d'elles portait à l'avant une tête d'homme sculptée dont les yeux étaient de nacre et les oreilles d'écailles de tortue. On y trouva, outre des armes, des fruits et des instruments de pêche, une mâchoire d'homme à demi grillée. Les insulaires, qui avaient si audacieusement attaqué les Français, étaient entièrement noirs. Leurs cheveux crépus étaient teints en blanc, en jaune et en rouge. Leur usage de porter des armes offensives et défensives, et surtout l'adresse avec laquelle ils s'en servaient, fit donner à leur rivière le nom de rivière des Guerriers. Le vent étant trop faible pour aider les navires à refouler la marée, on renonça à ce mouillage. Bougainville nomma la baie et l'île entière île et baie Choiseul (11).

En sortant du détroit, on aperçut dans l'ouest une côte longue et montueuse avec des sommets d'une prodigieuse hauteur. Sa partie septentrionale était terminée par une pointe qui s'abaissait insensiblement et formait un cap remarquable que Bougainville nomma cap l'Averdi (12). En le doublant, on aperçut une côte, courant sur le nord-nord-ouest, d'où se détachèrent trois pirogues qui s'arrêtèrent à une portée de fusil des navires. Ceux qui les montaient accostèrent *la Boudeuse* en montrant des noix

de cocos et en criant : *Bouka*, *bouka*, *onellé*, mots qu'ils répétaient sans cesse. Ils s'éloignèrent bientôt en faisant signe qu'ils allaient chercher des cocos ; mais à peine furent-ils à vingt pas de distance que l'un de ces nègres, aux cheveux courts et crépus, aux oreilles allongées, aux dents rougies par le bétel, tira perfidement une flèche qui heureusement n'atteignit personne. Cette île parut être fort peuplée, car on y vit un grand nombre de cases et des traces de culture. L'agréable aspect qu'elle présentait faisait souhaiter aux navigateurs d'y trouver un bon mouillage, mais le vent et les courants les éloignèrent de cette terre, à laquelle Bougainville donna le nom d'île Bouka, du mot qu'il avait entendu répéter par les naturels.

Le 6 juillet, *la Boudeuse* et *l'Étoile* allèrent mouiller dans une belle baie de l'île que l'Anglais Dampier, qui la découvrit le premier, avait nommée la Nouvelle-Bretagne, et de laquelle on avait eu connaissance entre le nord-ouest et l'ouest, en quittant Bouka. Le débarquement était magnifique. L'intérieur du port, dans un espace de quatre cents pas, contenait quatre ruisseaux ; le bois se trouvait au bord de la mer et était de bonne qualité ; les deux vaisseaux étaient à portée de la voix l'un de l'autre et de la rive, enfin le port et les environs étant inhabités dans une grande étendue, l'on y jouissait d'une entière liberté. Malheureusement on ne put découvrir aux alentours ni cocos, ni bananes, ni aucune des ressources qu'on aurait pu tirer d'un pays habité ; la seule chose qu'on trouva dans les bois ce furent quelques choux palmistes qu'il fallut disputer à d'énormes fourmis. La pêche et la chasse n'étant pas en outre fructueuses, on fut réduit au strict nécessaire, chose triste avec les nombreux malades que l'on comptait sur les deux bords. Non loin du lieu où l'on était campé, un matelot, en cherchant des coquillages, trouva un morceau de plaque de plomb sur lequel on pouvait encore lire ces restes de mots anglais : « hor' d here ick majesty' s. » On voyait encore la place des clous sur cette inscription, qui semblait peu ancienne. Cette découverte engagea Bougainville à explorer soigneusement les environs du mouillage. En suivant la côte environ deux lieues, on arriva à une baie au fond de laquelle tombait une belle rivière. On vit là des arbres sciés récemment et l'arbre où avait été placée l'inscription. Des rejetons poussés sur la coupe d'un des arbres

abattus firent penser qu'il n'y avait pas plus de quatre mois que les Anglais, conduits par Carteret, avaient mouillé dans cette anse. Dans ces excursions, on parcourait un pays montagneux sur un sol léger où le rocher était à peine recouvert. Les arbres y arrivaient cependant à une grande hauteur; ils étaient d'un bois très-beau; le poivre, le bétel, l'areck et le beau ionc des Indes y croissaient; néanmoins le botaniste Commerson ne trouva pas en général le pays riche pour ses études. Les seuls quadrupèdes que l'on rencontra furent des espèces de sangliers ou cochons marrons, dont on ne put tuer aucun. On vit de nombreuses espèces d'oiseaux, dont plusieurs étaient d'un aspect singulier. La disette continuait à se faire cruellement sentir; chaque jour il fallait faire quelque nouvelle réduction sur les rations, aussi bien sur celles des officiers que des matelots; on en était réduit aux seuls vivres que contenaient les navires, car le pays ne fournissait aucune ressource, et de toutes les chasses qu'on faisait dans les bois, on revenait toujours les mains vides. Le nombre des malades allait toujours croissant à cause du défaut d'aliments frais et du temps qui était chaud et lourd. Tout se réunissait pour faire ardemment désirer à Bougainville d'appareiller, et il n'attendait plus pour cela que la fin des réparations qu'avaient exigées ses navires. Elles furent terminées le 19 juillet, mais, pendant plusieurs jours, le temps ne permit pas de songer à sortir du port. Le 22, on ressentit un tremblement de terre qui dura, par deux fois, deux minutes, et pendant lequel la mer haussa et baissa plusieurs fois de suite. Les orages se succédaient sans interruption, et le tonnerre grondait presque continuellement. Enfin, l'aurore du 24 amena le beau temps, et, le soir du même jour, une brise favorable s'étant élevée, les navires appareillèrent et sortirent de ce port, que Bougainville avait nommé port Praslin (13).

La disette était de plus en plus cruelle à bord de *la Boudeuse* et de *l'Étoile* quand on remit à la mer. On fut forcé de retrancher encore une once de pain sur chaque ration. « Le peu qui nous restait de vivres, dit Bougainville dans la relation de son voyage, était en partie gâté, et, dans tout autre cas, on eût jeté à la mer toutes nos salaisons; mais il fallait manger le mauvais comme le bon. Qui pouvait savoir quand cela finirait? Telle était notre situation, de souffrir en même temps du passé qui nous avait affai-

blis, du présent dont les tristes détails se répétaient à chaque instant, et de l'avenir dont le terme indéfini était presque le plus cruel de nos maux. Mes peines personnelles se multipliaient par celles des autres. Je dois cependant publier qu'aucun ne s'est laissé abattre, et que la patience à souffrir a été supérieure aux positions les plus critiques. Les officiers donnaient l'exemple, et jamais les matelots n'ont cessé de danser le soir, dans la disette comme dans les temps de la plus grande abondance. Il n'avait pas été nécessaire de doubler leur paie. »

En longeant la côte de la Nouvelle-Bretagne, à trois lieues environ, l'on découvrit au large des îles échelonnées de distance en distance que Bougainville appela l'île de Bournand, l'île d'Oraison, l'île du Bouchage, l'île Suzannet, des noms des officiers de *la Boudeuse* et de *l'Étoile*. On eut la visite de quelques pirogues montées par des nègres à cheveux crépus, poudrés de blanc et quelquefois ornés d'aigrettes de plumes. On voulut se procurer quelques rafraîchissements par des échanges avec eux; mais, comme ils prenaient toujours et ne voulaient rien rendre, on y renonça. Leurs visites avaient sans doute pour but unique de leur part de reconnaître les navires pour les attaquer. Ils s'en prirent à *l'Étoile*, qu'ils avaient remarqué être le plus petit des deux bâtiments. On répondit à l'essaim des pirogues qui environnaient *l'Étoile* et lui envoyaient des flèches et des pierres, par une fusillade qui déconcerta les insulaires et les mit en fuite. Depuis ce moment on ne les revit plus.

En perdant de vue les côtes de la Nouvelle-Bretagne, et en gouvernant vers le nord-ouest, la première terre que Bougainville découvrit fut une île plate, longue d'environ trois lieues, remplie de cocotiers, et couverte, au bord de la mer, de beaucoup de cases très-hautes et presque carrées qui rappelaient celles de Taïti. Un grand nombre de pirogues occupées à la pêche et qui ne se dérangèrent pas même pour voir les navires, entouraient cette terre que Bougainville appela île des Anachorètes. Non loin, il y en avait beaucoup d'autres plus petites, basses et boisées et paraissant inhabitées, entre lesquelles, le calme étant venu, les navires coururent grand risque d'être jetés à la côte par les courants. Bougainville nomma ce groupe d'îles l'Échiquier.

Le 11 août, à midi, les navires étant par 2° 17' de latitude australe, on aperçut dans le sud une terre haute et montueuse

qu'on ne distinguait pas assez pour la détailler. On voyait seulement une grande baie et des terres basses. C'était la côte de la Nouvelle-Guinée, que Bougainville prolongea les jours suivants à environ dix lieues de distance, et reconnut dans une grande étendue. Le 15 août, étant d'après son estime à 1° 17' de latitude australe, Bougainville éprouva de violentes marées qui lui firent soupçonner ou une grande rivière dans le continent, ou un passage coupant en deux les terres de la Nouvelle-Guinée.

Le 20 août, les vaisseaux passèrent pour la seconde fois la ligne, et cessèrent de voir la terre. Mais Bougainville, craignant de manquer le débouquement dans la mer des Indes, et de se trouver engagé dans l'un des golfes de Gilolo, repassa la ligne, et vit de nouveau la terre, courant sur l'ouest-nord-ouest. Il était près de deux îles basses et couvertes d'arbres, dans l'une desquelles il crut voir des habitations. Espérant en tirer quelques rafraîchissements, Bougainville y envoya le chevalier de Suzannet avec deux bateaux armés. Mais on eut une déception : ce qu'on avait pris pour un village n'était qu'un amas de roches creusées en cavernes par l'action de la mer, et les arbres qu'on avait vus ne portaient aucun fruit.

Le 25 août, Bougainville passa une quatrième fois la ligne, et se trouva en vue de la terre des Papous. Entre cette terre et un amas d'îles et d'îlots assez élevés, les navires débouquèrent par un canal de deux à trois lieues de large, que Bougainville nomma le Passage des Français, et au sortir duquel on entra dans l'archipel des Moluques. Le 31 août, au point du jour, les navires étaient à sept ou huit lieues d'une côte partie boisée, partie défrichée, où se voyaient, de distance en distance, des montagnes très-élevées. Elle appartenait à l'île de Céram. Bougainville se trouvant, le 1er septembre, à l'entrée d'une baie, et ignorant que dans le moment les habitants de Céram étaient en guerre avec les Hollandais qu'ils venaient de chasser de presque toutes les parties de leur île, arbora pavillon de Hollande, et tira un coup de canon. A ce signal, les bateaux qu'on avait aperçus dans la baie, loin de venir à sa rencontre, se réfugièrent à terre. En quittant Céram, on se dirigea vers l'île Bourou, à laquelle on mouilla dans une baie, vis-à-vis d'un bourg nommé Cajeli. Cette relâche était bien nécessaire aux équipages des deux bâtiments qui souf-

fraient depuis longtemps d'une cruelle disette; elle produisit le plus heureux effet sur les malades. On quitta la rade de Cajeli, le 7 septembre, pour aller passer, entre l'île de Pangasani et l'île Bouton, le détroit qui porte ce nom. Des deux côtés de ce canal on vit des maisons isolées ou groupées en villages sur la croupe des montagnes, et des terres bien cultivées. Le 16 septembre, les navires mouillèrent en dehors du détroit, dans la baie de Bouton, qu'on quitta le lendemain. Passant entre l'île Saleyer et la côte de Célèbes, qui offrait aux regards le plus magnifique aspect, on parcourut le détroit de Saleyer, dernier passage difficile qu'on eût à franchir pour arriver à Java. Le 24 septembre on eut la première vue de cette île que l'on prolongea les jours suivants pour venir mouiller en rade de Batavia. « C'est ainsi, dit Bougainville, qu'après avoir tenu la mer pendant dix mois et demi, nous arrivâmes le 28 septembre 1768, dans une des plus belles colonies de l'univers, où nous nous regardâmes tous comme ayant terminé notre voyage. »

Il l'était en effet, au moins en ce qui concernait les découvertes, car il ne restait plus à Bougainville qu'à parcourir une route dès longtemps fréquentée. Le 17 octobre, les navires étant bien approvisionnés, appareillèrent de Batavia où Bougainville ne se souciait pas de séjourner, à cause de la mousson pluvieuse de l'ouest qui y amène des maladies funestes aux Européens. Le 19, on sortit du détroit de la Sonde et l'on fit voile pour l'île de France par un temps si favorable que vingt jours après on y jeta l'ancre. Bougainville aussitôt après son débarquement s'occupa de faire réparer ses bâtiments, de faire soigner ses malades, et de changer ses vivres pour de plus frais. Il déposa à l'île de France des instruments, du fer et beaucoup d'effets désormais inutiles pour lui, mais dont la colonie avait grand besoin. Le botaniste Commerson, l'astronome Verron, tous deux dans un but scientifique, un ingénieur, plusieurs volontaires et vingt-trois soldats de marine restèrent à l'île de France. « Il n'était pas malheureux, après un si long voyage, dit Bougainville avec une sorte d'orgueil d'ailleurs bien pardonnable, d'être encore en état d'enrichir cette colonie d'hommes et d'effets nécessaires. » La satisfaction de cet heureux retour fut cruellement troublée par la perte de deux officiers de l'expédition. L'un d'eux était le chevalier du Bouchage, marin

distingué et aimable compagnon de fortune, qui mourut dans les bras de Bougainville, le 19 novembre, laissant de bien vifs et bien justes regrets au cœur de ses amis. Le 12 décembre, *la Boudeuse* appareilla de l'île de France laissant en arrière *l'Étoile* qui n'était pas encore réparée et qui suivit la frégate à un mois près. Le temps n'ayant pas permis de connaître l'île Bourbon, on alla droit vers le cap de Bonne-Espérance où l'on jeta l'ancre le 9 janvier 1769. Au bout d'une semaine on en sortit, bien approvisionné, pour venir mouiller, le 4 février, à l'île de l'Ascension. C'était la dernière fois qu'on devait jeter l'ancre en port étranger. On apporta à Bougainville un papier, renfermé dans une bouteille que l'on déposait d'ordinaire sous une des roches de la baie, pour que les vaisseaux de toutes les nations qui relâchaient à l'Ascension, y inscrivissent leurs noms. Le navigateur français mit le nom de *la Boudeuse*, au-dessous de celui du *Swallow* (*l'Hirondelle*), commandé par le navigateur anglais Carteret.

Après avoir essuyé, près d'Ouessant, une violente tempête, Bougainville vint abriter sa frégate, le 16 mars 1769, dans le port de Saint-Malo, terminant ainsi heureusement une navigation de deux ans et demi, pendant laquelle il n'avait perdu que sept hommes.

A peine revenu dans sa patrie, qu'il venait d'enrichir de nombreuses découvertes, Bougainville s'occupa de rédiger la relation de son voyage autour du monde ; il eut soin de dégager son style de la surabondance des mots techniques, et offrit dans des mémoires de navigation le pendant de Duguay-Trouin dans des mémoires de marine militaire. Il est un des rares marins qui ont aussi bien su tenir la plume que porter l'épée, et c'est ce qui fait encore de lui un homme à part. Doué d'un jugement exquis, rien ne manque dans sa narration, et il n'y met rien de trop ; pour peindre sa chère Otaïti, le marin devient poëte. Aussi s'est-il fait et se fera-t-il toujours lire avec le plus grand intérêt, et a-t-il été traduit dans toutes les langues.

A la fin de juin 1767, le chevalier de Pagès, officier de vaisseau, qui avait déjà fait voile de Rochefort pour Saint-Domingue, partit du cap Français dans le but de visiter les mers de l'Inde en s'y rendant par l'ouest, de traverser la Chine, d'aller par la Tartarie, dans la mer du Kamtchatka, et de trouver un passage

par terre, entre le nord de l'Europe et le nord de l'Amérique. Le chevalier de Pagès remonta d'abord le Mississipi, depuis la Nouvelle-Orléans, dans une pirogue, et parvint ainsi aux bornes de la Louisiane; il visita également plusieurs des affluents de ce fleuve, et, tantôt par eau, tantôt par terre, il entra dans le Mexique et autres possessions espagnoles. Après avoir parcouru près de huit cents lieues de pays depuis la Nouvelle-Orléans, il arriva au port d'Acapulco, d'où il s'embarqua, le 2 avril 1768, dans un galion espagnol de cinq cents tonneaux, pour Manille; ce navire mouilla à l'île de Guam, la seule des îles Mariannes qui fût fréquentée par les Espagnols, puis il se rendit aux Philippines, dont l'île Luçon et Manille, sa ville principale, font partie. Le chevalier de Pagès admira les sentiments hospitaliers et désintéressés des indigènes de Luçon. Ils gardaient chez eux, jusqu'à trois ou quatre mois, les gens de leur nation appartenant à des villages éloignés. L'un de leurs parents était-il dans l'infortune, ils recueillaient chez eux ses enfants. Les personnes issues d'une même lignée se séparaient peu d'ailleurs, et l'on voyait souvent dans la même maison quatre à cinq branches du même tronc, qui toutes vivaient dans la meilleure intelligence, mangeaient au même plat et couchaient dans la même chambre, sur des nattes étendues à terre. Les indigènes de Luçon trafiquaient avec les Chinois, auxquels des traités de commerce les liaient depuis des temps très-reculés. Le chevalier de Pagès, après un séjour de six mois à Luçon, s'embarqua, le 7 mars 1769, sur une goëlette espagnole allant à l'île de Java, et mouilla en rade de Batavia, le 15 avril suivant. Il jouit quelque temps des splendeurs de cette magnifique colonie qui reflétait la puissance maritime des Hollandais dans ses plus beaux jours; puis il passa à Bombay et à Surate, sur le continent de l'Inde, où, sous le costume d'un Maratte, il visita le pays et observa les mœurs des Indous, particulièrement celles des brahmes. Il s'embarqua de Surate pour Bassora, le 20 avril 1770, passa le détroit d'Ormus, entra dans le golfe Persique, relâcha à Bender-Abouchehr, à l'île Careith, puis entra dans l'Euphrate, qu'il remonta, l'espace de quarante lieues, jusqu'à Bassora. Là, ayant changé d'équipage, s'étant vêtu en Turc, il se joignit à une caravane, et, après diverses aventures au milieu des tribus arabes, il gagna, à dos de

chameau ou de dromadaire, Damas, Beruth et Sour, et visita la Syrie pendant environ dix mois. Enfin il s'embarqua, à la fin d'août 1771, pour Marseille, où il arriva le 5 décembre de la même année, sans avoir pu se rendre en Tartarie, et de là au but principal de son voyage, mais du moins après avoir apporté des contrées qu'il avait visitées, des notions nouvelles de politique, de géographie et d'histoire naturelle.

Dans l'année qui précéda celle du retour de Bougainville en Europe, Law de Lauriston, gouverneur de Pondichéry, et Chevalier, gouverneur de Chandernagor, ayant projeté une expédition de commerce et de découvertes à la fois, en confièrent le commandement à un capitaine de vaisseau au service de la Compagnie des Indes, qu'ils s'associèrent. Ce capitaine, qui avait nom Jean-François-Marie de Surville, avait la réputation d'un habile marin et s'était fort distingué par son courage et son sang-froid dans les guerres de l'Inde. Il se rendit en France où il obtint de la Compagnie l'autorisation d'armer à son compte et à celui de ses associés un vaisseau pour faire le commerce d'Inde en Inde. Après avoir, durant cinq mois, surveillé à Nantes la construction d'un bâtiment de 32 canons, appelé *le Saint-Jean-Baptiste*, sur lequel il mit pour trois ans de vivres et tout ce qui était nécessaire à un long voyage, Surville se rendit d'abord dans l'Inde avec ce navire, et y embarqua une riche cargaison. Le 3 mars 1769, *le Saint-Jean-Baptiste* appareilla de la baie d'Engeli, dans le Gange. Le but principal de ses armateurs était, disait-on, la prise de possession d'une île fabuleusement riche, et découverte récemment par les Anglais à sept cents lieues des côtes du Pérou. Quoi qu'il en soit, le vaisseau aux ordres de Surville dirigea sa route vers les Philippines qu'on reconnut le 17 août, par la latitude de 18° 24', et ensuite, en allant au nord, vers les îles Baschy près desquelles on jeta l'ancre trois jours après. Ces îles avaient été découvertes en 1687, par Dampier, qui leur avait donné le nom d'une liqueur faite avec le jus des cannes à sucre dont les insulaires font leur boisson principale. Les naturels de Baschy que Surville eut occasion d'observer avaient le teint cuivré, la figure douce et peu allongée, les lèvres minces et les yeux bridés comme ceux des Chinois. Leurs villages étaient construits sur des montagnes escarpées au pied desquelles la mer battait, et pour y parvenir ils grim-

paient par des espèces d'escaliers pratiqués dans le roc et par des sentiers ardus. Leur occupation principale était la pêche ; ils y allaient dans des pirogues solides, quoique légères, qui contenaient une vingtaine de personnes. Le caractère de ces insulaires répondait à la douceur de leur physionomie et aurait dû engager le commandant du *Saint-Jean-Baptiste* à rester avec eux en bons rapports ; mais trois de ses hommes ayant déserté la veille du jour où on devait lever l'ancre, il fit arrêter à terre six indigènes qu'il soupçonnait d'avoir protégé la fuite des matelots. Quoiqu'il y eût pendant ce temps un grand nombre d'insulaires occupés à commercer sur le navire français, ils ne cherchèrent point à venger leurs compatriotes, et en les voyant ainsi prisonniers ils ne songèrent qu'à fuir précipitamment pour éviter un sort pareil. Dans ce moment de confusion, on en prit vingt qu'on garrotta pour les conduire dans la chambre du conseil ; il y en eut qui se jetèrent courageusement à la mer, et qui regagnèrent en nageant une de leurs pirogues à une assez grande distance du navire, quoiqu'ils eussent les mains liées derrière le dos. On crut être parvenu à faire comprendre aux prisonniers qu'on n'avait agi ainsi que pour forcer leurs compatriotes à ramener les matelots déserteurs, et que la liberté leur serait rendue à tous à cette condition ; ils parurent enchantés de cet espoir et demandèrent qu'on les laissât aller, promettant de revenir bientôt avec ceux qu'on réclamait. Ils furent tous déliés, moins les six qu'on avait pris à terre, et à l'empressement qu'ils mirent à s'éloigner du vaisseau, on jugea qu'ils n'y reviendraient sans doute pas. Mais on fut bientôt détrompé : ils arrivèrent avec de grandes démonstrations de joie, amenant, au lieu des trois matelots qu'on leur demandait, trois cochons bien garrottés. Le chef de la bande les offrit à Surville de l'air le plus satisfait ; mais celui-ci témoignant sa colère de ce qu'on n'avait pas exécuté ses ordres, les insulaires effrayés se précipitèrent dans leurs pirogues et s'éloignèrent du vaisseau. Les trois matelots ne revenant pas à bord, Surville appareilla le 24 août, n'emmenant que trois de ses prisonniers pour remplacer les hommes qui lui manquaient. Ces trois insulaires de Baschy, quoique fort désolés de quitter leur île, ne gardèrent point rancune aux Français, et par leur douceur, s'attirèrent leurs bonnes grâces pendant le reste du voyage. Deux d'entre eux moururent

du scorbut, le troisième s'attacha au subrécargue du navire, qui le garda auprès de lui.

Le Saint-Jean-Baptiste coupa la ligne par 146° à l'est du méridien de Paris, et, le 7 octobre, on découvrit des terres par 6° 56' de latitude sud. La première qu'on releva fut appelée île de la Première-Vue. Un peu plus loin commençait une chaîne de montagnes s'étendant à perte de vue dans l'ouest-quart-sud-ouest. Après l'avoir côtoyée jusqu'au 13 octobre, et avoir découvert l'île Santa-Isabella, on vint jeter l'ancre dans un port bien abrité et formé par un nombre infini de petites îles. Surville le nomma Port-Praslin. Il était autre toutefois que celui auquel Bougainville avait donné le même nom. A peine *le Saint-Jean-Baptiste* était-il mouillé, qu'on vit arriver plusieurs pirogues. Ceux qui les montaient avaient la peau basanée ou noire comme celle des Cafres avec lesquels ils avaient une grande ressemblance. Ils portaient une grosse cheville dans la cloison du nez, des boucles d'oreille et des bracelets. Leurs cheveux et leurs sourcils étaient poudrés d'ocre. Ces insulaires ayant offert amicalement d'indiquer un bon endroit pour faire de l'eau, Surville envoya ses canots à terre. L'officier qui les commandait ne voulut point les échouer selon le désir des sauvages, parce que le lieu où ils avaient abordé était fort resserré et plein de broussailles. Il envoya seulement à la recherche d'une aiguade quatre de ses gens, qui, mal dirigés à dessein par les insulaires, et se voyant ensuite abandonnés de ceux-ci, revinrent aux canots non sans peine, et n'ayant rien trouvé. Se méfiant à bon droit des indigènes qui semblaient avoir voulu l'attirer dans une embuscade, et chercher à disperser ses gens pour en mieux venir à leurs fins, l'officier français réunit son monde et se rembarqua. Ce fut alors que les insulaires, qui étaient environ cent cinquante, s'armèrent de leurs flèches, de leurs lances, de leurs massues et de leurs boucliers, et attaquèrent les Français. On leur riposta par deux décharges qui tuèrent ou blessèrent une quarantaine d'entre eux. L'officier qui commandait le détachement, et qui, de même que plusieurs matelots, avait été atteint par les flèches et les pierres des sauvages, ajusta leur chef et le tua roide. Les ennemis étant dispersés, il s'empara de quelques-unes de leurs pirogues, brisa les autres et revint à bord. Surville fit prisonnier par ruse un insulaire nommé Lova-

Sarega, et le garda à son bord. Dans un pareil état d'hostilités avec les naturels, on ne put se procurer au Port-Praslin que du bois et de l'eau. Surville se hâta d'autant plus de quitter ce port, dont il avait pris possession au nom du roi de France, que ses gens commençaient à y mourir du scorbut. Il nomma les îles qu'il venait de reconnaître terre des *Arsacides*, qu'il croyait être l'étymologie du mot *assassin ;* mais le nom d'îles Salomon, par lequel l'Espagnol Mendana, qui les avait découvertes en 1567, avait voulu consacrer la richesse de cet archipel, est resté le plus généralement admis, quoique l'Anglais Shortland ait essayé depuis Surville, de lui imposer celui de Nouvelle-Géorgie. Lova-Sarega, qui montra beaucoup d'intelligence et une grande facilité à apprendre différentes langues, fut bientôt capable de donner des détails sur les mœurs de ses compatriotes. La guerre est l'état habituel des Arsacides, et les prisonniers qu'on y fait deviennent les esclaves du vainqueur. Ils ont dans l'intérieur des terres des villages considérables. Leur souverain est tellement absolu, que marcher sur son ombre est un crime puni de mort, dont se rachètent seulement quelquefois les grands du pays, en abandonnant une partie de leur fortune. Les médecins sont en grande vénération chez les Arsacides, et ne professent que quand ils ont atteint un âge respectable. Lova-Sarega, interrogé sur sa religion, dit que les hommes allaient au ciel après leur mort, et de temps en temps revenaient apprendre à leurs amis les bonnes et les mauvaises nouvelles, et leur montrer les endroits favorables pour la pêche.

Surville découvrit ensuite dans le même archipel l'île des Contrariétés, qu'il nomma ainsi à cause des calmes et des courants qui s'opposaient à ce qu'il la doublât. Elle était habitée, mais on ne s'entendit guère mieux avec ses habitants qu'avec ceux du Port-Praslin, et dès que le temps le permit, Surville s'en éloigna. Il reconnut chemin faisant d'autres îles, qu'il nomma îles des Trois-Sœurs et de la Délivrance. Ayant atteint la pointe orientale des terres Arsacides, il lui imposa le nom de cap Surville. Dirigeant ensuite sa route vers la Nouvelle-Zélande, il la reconnut dès le 12 décembre, par 35° 37' de latitude; mais on ne put y mouiller que le 17, dans une baie qu'il nomma baie de Lauriston; au fond de cette baie était une anse qu'il appela anse Che-

valier. Par un singulier hasard, le célèbre Cook relevait dans le même moment l'entrée de cette grande baie, et la nommait Baie-Double, et quoique si rapprochés l'un de l'autre, à une si grande distance d'Europe, le navigateur anglais et le navigateur français ne se rencontrèrent pas.

A la première descente que fit Surville dans la baie de Lauriston, il fut reçu amicalement par les Nouveaux-Zélandais venus au devant de lui sur le rivage, avec un de leurs chefs. Mais quand il retourna à terre le lendemain, on ne lui montra pas tant de confiance, et les insulaires qu'il vit attroupés sur le rivage étaient tous armés. Leur chef vint dans sa pirogue au devant de Surville et lui demanda son fusil pour le montrer à ses compagnons, qui paraissaient attendre avec inquiétude le résultat de cette entrevue. Le commandant français n'ayant voulu confier que son épée au chef zélandais, celui-ci courut la faire voir à ses compatriotes en leur faisant un discours chaleureux qui sembla les rassurer entièrement; car dès ce moment on fut en bonnes relations avec eux. *Le Saint-Jean-Baptiste* quitta ce premier mouillage pour aller jeter l'ancre dans l'anse Chevalier; il y eût infailliblement péri par une horrible tempête, sans l'habileté de son commandant de qui le sang-froid à l'heure du danger ne se démentait jamais. Pendant que le navire luttait contre la tempête, la chaloupe, qui portait les malades, tenta inutilement de revenir à bord; elle fut jetée dans une anse, où elle resta pendant le mauvais temps. Les malades qui y étaient embarqués furent recueillis par Naginoui, chef du village, qui les abrita dans sa case, leur donna des rafraîchissements, et, pour cela, ne voulut recevoir aucun salaire. La tourmente étant apaisée, Surville s'aperçut qu'un de ses canots avait été détaché du vaisseau, et était allé s'échouer sur le rivage. Il l'envoya chercher, mais les habitants s'en étaient emparés dans l'intervalle, et on ne put le ravoir. Pour se venger de ce larcin, Surville fit brûler les pirogues et les cases des Nouveaux-Zélandais, et ramena prisonnier sur son navire le chef Naginoui qui avait si généreusement recueilli les malades de la chaloupe pendant la grande tempête, et qui mourut à bord dans la traversée. Après ces actes rigoureux, en raison desquels Surville fut accusé d'avoir disposé les Nouveaux-Zélandais à la vengeance, dont on verra qu'un autre navigateur français fut victime,

le Saint-Jean-Baptiste quitta la baie Lauriston, où désormais on ne pouvait plus espérer se procurer des rafraîchissements.

Surville traversa la mer du Sud sans faire aucune découverte, et arriva dans les parages de l'île qu'on disait être le but principal de son voyage; mais la disette et le scorbut le contraignirent à cesser ses recherches et à gagner au plus vite les côtes du Pérou qu'il découvrit le 5 avril 1770. *Le Saint-Jean-Baptiste*, étant mouillé devant la barre de Chilca, Surville voulant aller vers le vice-roi du Pérou pour lui rendre compte des motifs de sa relâche, s'embarqua dans un canot et tenta, malgré les représentations de son second qui connaissait les dangers de cette côte, de franchir la barre de Chilca. La mer était mauvaise, la frêle barque, entraînée sur la barre par la force des lames, chavira, et ceux qui la montaient, moins un Malabar, excellent nageur, perdirent la vie. Surville fut inhumé à Lima, avec les honneurs dus à son titre de gouverneur de Pondichéry en survivance. Après ce funeste événement, le lieutenant Labbé prit le commandement du *Saint-Jean-Baptiste*, qu'il ramena en France.

Vingt-cinq ans à peine après le voyage de Lozier-Bouvet, on ne savait plus ce qu'était devenue la terre qu'il avait découverte, et on la mettait un peu déjà au nombre des chimères. A la peinture que ce navigateur avait faite, on ne reconnaissait pas d'ailleurs la terre décrite par Gonneville. Un homme d'un caractère entreprenant, Ives-Joseph de Kerguelen-Trémarec, lieutenant de vaisseau, demanda à aller à la recherche de la terre du vieux navigateur normand, que l'on supposait s'étendre depuis le 25e degré de latitude sud jusqu'aux environs du pôle. La demande de Kerguelen fut accueillie. Il partit de Lorient le 1er mai 1771 sur le vaisseau *le Berryer*. Arrivé à l'île de France, où il avait ordre de s'arrêter, il y laissa de son plein gré ce vaisseau, et prit à la place les flûtes *la Fortune*, et *le Gros-Ventre*, l'une de 24 canons, l'autre de 16. Mais avant de se diriger vers le pôle sud, il devait aller vérifier les avantages que pouvait avoir la nouvelle route, reconnue, suivie et indiquée, en 1767, par le chevalier et depuis vicomte Grenier, pour se rendre de l'île de France à la côte de Coromandel (14). Cette nouvelle route, beaucoup plus courte que l'ancienne, est la seule que suivent à présent les bâtiments qui vont dans l'Inde pendant la mousson du nord-est. Kerguelen

toutefois, esprit quelque peu jaloux et envieux, toujours plus convaincu de son mérite que de celui de ses frères d'armes, ne s'en montra pas partisan. L'abbé Rochon, astronome-opticien et membre de l'Académie des sciences, accompagnait le commandant de l'expédition; mais il ne s'entendit point avec ce caractère entier, et l'ingénieux inventeur du micromètre, qui s'était déjà signalé par son goût pour les voyages, n'alla pas au delà de l'île de France. Kerguelen remit à la voile le 16 janvier 1772, pour aller à la recherche des terres australes. Du 12 au 13 février suivant, il découvrit dans l'océan Austral, loin de toute grande terre, une île à laquelle il imposa son propre nom. Il s'exagéra beaucoup l'importance de la Terre de Kerguelen, tant pour l'étendue que pour les avantages à venir qu'elle pouvait procurer. Le capitaine Cook l'a appelée depuis Terre de Désolation. Au mois de juillet 1772, Kerguelen était de retour en France. On le nomma aussitôt capitaine de vaisseau, et sa réputation grandit outre mesure, de sorte qu'elle ne pouvait plus que déchoir. Déjà ses manières peu conciliantes, sa conduite avec Rochon, lui avaient fait des ennemis; les faveurs qu'on lui accorda ajoutèrent contre lui la jalousie à la haine. Il n'en fut pas moins chargé d'une nouvelle expédition, destinée à vérifier sa découverte. Il partit en conséquence de Brest au mois de mars 1773, sur le vaisseau *le Roland*, accompagné de la frégate *l'Oiseau*, commandée par le lieutenant de Rosnevet, et s'adjoignit à l'île de France la corvette *la Dauphine*, commandée par le chevalier Ferron. Il avait avec lui le chevalier de Pagès. Depuis le 14 décembre 1773 au 18 janvier 1774, il découvrit quelques terres australes qu'il nomma île de Croy, île de la Réunion, île Roland, et dont il prit possession pour la France. Le mauvais état de ses bâtiments et de ses équipages, la pénurie de vivres et des tempêtes continuelles, engagèrent Kerguelen à s'éloigner de ces tristes parages. Il dirigea sa route vers Madagascar et arriva le 20 février à la baie d'Antongil.

L'île de Madagascar fixa particulièrement l'attention de Kerguelen.

En 1768, on avait repris, mais sans succès, comme on l'a vu, le projet de se rétablir au fort Dauphin, et, en dernier lieu, au moment où Kerguelen relâchait à Madagascar, le baron polonais

Beniowski, dont la vie offre toutes les phases et toutes les péripéties du roman le plus extraordinaire, essayait, sous la protection et au nom de la France, d'asseoir une colonie sur les bords de la rivière Tumbungany, en un endroit nommé par lui Louisbourg. Beniowski s'était allié avec plusieurs chefs et députés des districts environnants; mais d'autres s'étant montrés hostiles à ses desseins, il réclama et obtint l'assistance des équipages que commandait Kerguelen. Après le départ de celui-ci, qui eut lieu le 21 mars 1774, les Malgaches revinrent en plus grand nombre, détruisirent l'établissement de Louisbourg, et forcèrent Beniowski à se réfugier dans l'île Marosse. Abandonné du gouvernement français, il tenta ensuite de coloniser pour son propre compte et réussit même un moment à se faire reconnaître pour souverain d'une partie de Madagascar. Mais la France prit ombrage de sa conduite; il perdit, quelques années après, sa puissance éphémère avec sa vie; et l'on remit à d'autres temps encore le soin de se fixer à Madagascar, île superbe, capable de former un empire presque aussi grand que la France elle-même, aussi saine à l'intérieur qu'elle l'est peu sur son littoral, et dont Kerguelen rapportait les plus favorables impressions.

Le 7 septembre 1774, à son arrivée en France, ce navigateur fut arrêté, déclaré déchu de son grade de capitaine, et ensuite condamné à être enfermé au château de Saumur, sur l'accusation d'avoir injurié un de ses officiers, de n'avoir point rempli sa dernière mission aussi bien qu'il l'aurait pu, et surtout d'avoir abandonné une embarcation et les hommes qu'elle portait dans les parages déserts qu'il avait visités, et d'où elle n'était sortie, assurait-on, que par un espèce de miracle. Néanmoins, le jugement qui frappa Kerguelen ne laissa pas d'être accusé lui-même de partialité et d'animosité.

Le chevalier de Pagès fit ensuite un voyage dans les mers glaciales où une navigation de trois cents lieues lui fournit de curieuses remarques sur la constante élévation du baromètre, sur la déclinaison de l'aimant, sur la dessallure de l'eau de la mer par l'intensité du froid, sur la pesanteur de cette eau depuis le cinquantième degré de latitude sud jusqu'au quatre-vingt-deuxième de latitude nord, sur la position de l'île de Jean Mayen, nécessaire aux navigateurs pour redresser leur route au débouqué-

ment des glaces, sur le mouvement de ces glaces, leur dérive et leur formation, enfin sur les vents de la zone glaciale comparés à ceux de la zone torride.

Le Taïtien Aoutourou, amené en France par Bougainville, avait passé onze mois à Paris, où il avait inspiré de l'intérêt par sa franchise et ses excellentes qualités naturelles. Au bout de ce temps, le gouvernement l'avait envoyé à l'île de France, avec ordre aux administrateurs de lui procurer son retour dans sa patrie. Marion Dufresne, capitaine de brûlot et excellent marin, saisit avec empressement l'occasion de se distinguer par un nouveau voyage et par des découvertes dans des mers qui n'étaient pas encore bien connues. Il offrit à l'administration de l'île de France de transporter à ses frais Aoutourou à Taïti, demandant seulement que l'on joignît au bâtiment particulier qui lui appartenait une flûte du roi, de laquelle il supporterait d'ailleurs les dépenses, et quelques avances en argent. Les administrateurs de l'île de France concédèrent les avances nécessaires à l'armement des deux navires, mais en ayant soin de faire donner à Marion des sûretés pour leur entier recouvrement. Quoique par cet arrangement l'expédition fût tout entière à la charge de Marion, l'intendant de la colonie, qui était le célèbre Pierre Poivre, donna à cet armateur les instructions les plus étendues sur les terres qu'il devait chercher, et sur les observations physiques et morales qu'il aurait à faire dans le cours de son voyage. C'était dans l'intervalle des deux voyages de Kerguelen aux terres australes. Il fut question de poursuivre à peu près les mêmes recherches que ce navigateur, et de pousser assez dans le sud pour tenter d'y découvrir les îles ou le continent que l'on supposait devoir se trouver dans cette partie australe du globe. L'intendant des îles de France et de Bourbon désirait surtout que l'on en découvrît la partie la plus septentrionale, comme étant plus voisine de ces colonies et sous un climat plus tempéré. Il espérait qu'on y trouverait des mâtures et une infinité de secours que, dans un grand éloignement de la métropole, il ne pouvait obtenir qu'avec peine et à très-grands frais. Marion Dufresne, prenant une louable émulation de l'expédition que le gouvernement français avait dans le même temps envoyée sous la conduite de Kerguelen, pour achever, s'il était possible, dans cette partie du monde, la dé-

couverte de toutes les terres du globe habitées ou habitables, adopta avec ardeur les idées de Pierre Poivre. Il choisit dans la colonie les officiers les plus expérimentés, prit le commandement du bâtiment *le Mascarcigne*, ayant Crozet pour second, et donna le commandement du navire *le Marquis-de-Castries*, au chevalier Du Clesmeur.

Ayant pris à son bord Aoutourou, il fit voile de l'île de France le 18 octobre 1771. Il relâcha d'abord à l'île Bourbon où le jeune Taïtien fut attaqué de la petite vérole. Dans la crainte de communiquer à cette colonie une maladie qui y était regardée comme aussi dangereuse que la peste, Marion alla mouiller dans la baie du Fort-Dauphin sur l'île Madagascar, pour donner le temps à la maladie de faire son effet et pour éviter de la porter au cap de Bonne-Espérance, où il était obligé d'aller achever son approvisionnement. Le lendemain de l'ancrage dans la baie du Fort-Dauphin, Aoutourou mourut, et dès lors un champ plus libre fut laissé au navigateur. Marion se rendit au cap de Bonne-Espérance où, depuis la révocation de l'édit de Nantes, s'était établie à côté et sous la protection des Hollandais, alors maîtres du cap, une petite colonie de protestants français, qui n'avait pas perdu les souvenirs de la mère-patrie. Le 28 décembre 1771, Marion fit lever l'ancre du cap et diriger la route vers le sud, dans le dessein de découvrir les terres australes. Il calcula que la terre découverte par Lozier-Bouvet en 1737 ne devait pas être probablement la même que celle où Gonneville avait abordé en 1504; et la route suivie par Bouvet semblait lui indiquer qu'il devait chercher ces terres à l'est du méridien qui passe par Madagascar. Le 7 janvier 1772, il se trouva dans le parallèle des îles de Dina et Marzeven, marquées sur les cartes de Van Ceulen par la latitude méridionale de quarante à quarante et un degrés. Le lendemain, Marion vit un grand nombre de goëlettes, et la présence des oiseaux lui fit conjecturer qu'il n'était pas loin de ces deux îles. Le 11, il était par les 45° 43' de latitude sud, et la longitude estimée était au même instant de 28° 46' à l'est du méridien de Paris. Quoique le mois de janvier, dans l'hémisphère austral, corresponde au mois de juillet de l'hémisphère boréal, on ressentait dans le fort de l'été, sous ce climat qui semble appartenir au milieu de la zone tempérée, un froid

violent. Le 13 janvier, on découvrit une terre qui s'étendait de l'ouest-sud-ouest à l'ouest-nord-ouest, distante de quatre à cinq lieues. On vit en même temps très-clairement une autre terre dans le nord. La première, que Marion nomma terre d'Espérance, parce que sa découverte le flattait de l'espoir de trouver le continent austral qu'il cherchait, parut très-élevée, couverte de montagnes doublées et triplées les unes au-dessus des autres et couronnées de neige. On ne vit qu'environ six à sept lieues de cette côte, à cause des brouillards, mais on ne l'aperçut pas terminée dans sa partie ouest-nord-ouest ni dans sa partie du sud-est, de sorte qu'on s'imagina qu'il était possible qu'elle fût très-étendue et fît partie du continent austral. Elle n'était autre toutefois que celle que Cook vit quatre ans plus tard et nomma île du prince Édouard. Après avoir inutilement tenté de doubler l'île du Nord au vent, Marion la rangea sous le vent. Il remarqua qu'à sa partie du nord-est il y avait une anse vis-à-vis de laquelle se montrait une grande caverne. Autour de cet antre on distinguait une multitude de grosses taches blanches, qui ressemblaient de loin à un troupeau de moutons ; on crut aussi apercevoir une cascade qui tombait des montagnes. Marion nomma cette terre île de la Caverne. En la doublant, il découvrit trois îlots qui en étaient détachés, dont deux étaient au dedans d'un grand enfoncement que forme la côte, et le troisième terminait sa pointe septentrionale. Marion estima que la terre d'Espérance et l'île de la Caverne étaient situées par la latitude de 46° 45' sud, et par 34° 31' à l'est du méridien de Paris, un demi-degré à l'est de la route suivie par Bouvet de Lozier, pour la recherche des terres de Gonneville. Les brumes épaisses et presque continuelles qui règnent dans ces parages mettaient un grand obstacle aux recherches et rendaient la navigation extrêmement dangereuse. Ayant vu les montagnes de la terre d'Espérance couvertes de neige, il pensa qu'à quelques degrés plus au sud, on trouverait, comme Bouvet, la mer embarrassée de glaces, et l'on ne s'engagea pas dans cette direction. Marion laissant derrière lui les premières terres qu'il avait découvertes, en aperçut de nouvelles le 22 janvier, qui semblaient former deux îles, que l'on prit bientôt pour deux caps, avec une continuité de terre entre deux dans l'éloignement. Mais un moment après, le brouillard et la nuit les

enveloppèrent de leurs voiles et on ne put mieux les reconnaître. On estima qu'elles étaient situées par 46° 5' sud et par la longitude de 42° à l'est du méridien de Paris. Marion les nomma les îles Froides. Le 23 janvier, faisant route à l'est, *le Castries*, commandé par Du Clesmeur, fit signal de terre : il avait aperçu une île très-haute qui paraissait terminée par un gros cap. Le lendemain, Marion s'approcha et contourna cette île à la distance de deux lieues. Elle était ronde et si élevée, avec des sommets couverts de neige, qu'on aurait pu dans un beau temps la découvrir de vingt lieues. Marion fit mettre un canot à la mer et ordonna à Crozet de s'embarquer pour aller prendre possession, au nom du roi de France, de cette île située par la latitude méridionale de 46° 30' et qui fut nommée île de la Prise de Possession. Crozet, débarqué sur cette terre, n'y put découvrir aucun arbre ni arbrisseau ; le sol paraissait aride et couvert d'un petit *gramen* très-fin ; on y remarqua plusieurs de ces plantes grasses qu'on nomme ficoïdes, semblables à celles qui sont si communes au cap de Bonne-Espérance ; les rochers étaient tapissés de mousses et de lichen ; le rivage était couvert de joncs de la hauteur d'un pied ; le goémon qui bordait la côte était d'une grosseur extraordinaire et portait des feuilles très-larges. En fait d'animaux, sauf un pigeon blanc, sans doute égaré de quelques terres voisines, et pouvant faire augurer que l'on ne se trouvait pas très-loin d'une terre plus considérable qui produisait des grains propres à la nourriture de cette sorte d'oiseaux, on ne vit dans cette île que des loups marins, des pingouins, des damiers, des cormorans et diverses autres sortes d'oiseaux aquatiques que l'on rencontre en pleine mer. Dans le sud-est de l'île de la Prise de Possession, qui a pris depuis le nom d'île Marion, une autre île, appelée depuis île Crozet, fut encore vue, qui paraissait plus élevée et plus montueuse que celle-ci, mais plus petite, et que l'on nomma l'île Aride. Marion n'aurait pas perdu l'espérance de découvrir le continent austral, ou la terre de Gonneville, s'il eût pu s'avancer au sud-est. Mais l'état de ses navires l'obligea de ne pas prendre cette route et de suivre le parallèle de 46 à 47° de latitude méridionale, depuis son départ de l'île de la Prise de Possession. Le 10 février, Marion donna ordre de cingler vers la pointe sud de la Terre de Van-Diémen, où, le 3 mars, on jeta l'ancre dans une baie nommée en 1642,

par le Hollandais Abel Tasman, baie de Frédéric-Henri. Ici commencèrent les préludes des malheurs qui devaient se terminer par une terrible catastrophe. Les habitants de la Terre de Van-Diémen, sauvages allant nus, dont la couleur naturellement rougeâtre était noircie par la crasse et la fumée, à la bouche très-fendue au nez écrasé, aux cheveux laineux, noués par pelotons et poudrés d'ocre rouge, firent une espèce de bûcher et présentèren aux Français quelques branches de bois sec allumé, comme pour les inviter à y mettre le feu. Marion, s'imaginant que c'était une cérémonie nécessaire pour prouver qu'il venait avec des intentions pacifiques, n'hésita pas à allumer le bûcher; mais il parut bientôt qu'il avait mal apprécié le mouvement des sauvages, et que l'acceptation du brandon de feu équivalait à un défi ou à une déclaration de guerre. Le bûcher ne fut pas plutôt allumé que les sauvages se retirèrent précipitamment sur un monticule, et lancèrent sur les Français une grêle de pierres dont Marion et Du Clesmeur furent atteints. Quand on se fut rembarqué, ils suivirent les canots et les chaloupes qui côtoyaient la terre, et lorsqu'on voulut redescendre, ils entreprirent de s'y opposer, lançant des bâtons pointus et des pierres aussi tranchantes que des fers de haches. On leur répondit par une fusillade qui en tua un, en blessa plusieurs et mit le reste en fuite. Après avoir passé six jours dans la baie de Frédéric-Henri, où l'on avait fait des recherches inutiles pour trouver de l'eau douce, on quitta la Terre de Van-Diémen qui avait paru très-froide, quoique l'on fût à la fin de l'été, et l'on cingla vers la Nouvelle-Zélande, découverte, comme la Terre de Van-Diémen, par Abel Tasman, en 1642. Marion longea onze jours durant la partie septentrionale de cette double terre, nommée par les naturels Eakenomaouvé. Il établit des tentes sur une petite île nommée Motouaro, en face du mouillage de ses navires, et y fit transporter ses malades. A peine avait-on jeté l'ancre, qu'il était venu à bord une grande quantité de pirogues, apportant du poisson en abondance. Ne sachant quelle langue parler à ces sauvages, on s'imagina de se servir du vocabulaire qui avait été fait pour aller à l'île de Taïti, et l'on fut fort étonné d'être aussitôt compris, quoiqu'il y eût plus de six cents lieues de mer entre les Taïtiens et les Nouveaux-Zélandais. Marion vécut plusieurs mois en excellents rapports apparents avec les sauvages,

et particulièrement avec Tacouri, chef du plus grand des villages du pays. Outre le poste de l'île Motouaro, on en avait établi deux autres sur la grande terre pour y travailler à tout ce qui était nécessaire à la réparation des navires. Les sauvages venaient sans cesse dans les postes et sur les vaisseaux; ils mangeaient avec les matelots et aidaient ceux-ci dans leurs travaux. Il était facile de s'apercevoir quand ils mettaient la main à l'œuvre, car ils étaient prodigieusement forts et leur aide soulageait beaucoup les équipages. Ces hommes se montraient bons et complaisants jusqu'à l'excès, et, dans un certain moment, si l'on fût parti de leur pays, on eût apporté d'eux en France l'idée la plus avantageuse. Mais on devait être cruellement déçu. Les chefs sauvages s'étant assemblés avaient salué Marion grand chef du pays et lui avaient placé au sommet de la tête, dans les cheveux, comme marque distinctive, quatre plumes blanches. Quatre jours après, le 12 juin 1772, sous le prétexte de lui donner une fête, Tacouri l'attira à terre avec les jeunes officiers de Vaudricourt et Le Houx, un volontaire, le capitaine d'armes du *Mascareigne* et douze autres personnes. Le soir, on ne vit pas Marion revenir coucher à bord comme à l'ordinaire, et l'on n'entendit parler d'aucun de ceux qui étaient allés avec lui. Néanmoins on ne fut pas encore inquiet, tant les Nouveaux-Zélandais avaient inspiré de confiance aux Français. Mais, le lendemain, on aperçut à la mer un homme qui nageait vers les vaisseaux, et à qui l'on envoya un bateau pour le secourir et le ramener à bord. Le malheureux avait deux coups de lance dans le côté et était dans le plus triste état. Il raconta que lorsque la chaloupe avait abordé la terre, ce matin-là même, pour aller faire de l'eau et du bois, les sauvages, après s'être montrés un moment bons camarades envers les matelots, comme à leur ordinaire, dès que ceux-ci s'étaient séparés, avaient couru s'armer de casse-têtes, de massues et de lances, s'étaient jetés sur chacun des Français par troupes de huit ou dix et les avaient massacrés. Il ne fut plus guère permis de douter qu'un même sort n'eût atteint, la veille, le capitaine Marion et ceux qui étaient allés à terre avec lui. On fut malheureusement confirmé dans cette opinion quand on entendit, peu après, répéter du rivage, comme pour effrayer les Français, ces tristes paroles : *Tacouri maté Marion*, c'est-à-dire le chef Tacouri a tué Marion, et ajouter sur

tous les tons que Marion était non-seulement mort, mais mangé. Du Clesmeur et Crozet jugèrent prudent de s'éloigner un moment de cette terre perfide, avant de venger leur chef et leurs camarades. Tous les postes furent abandonnés et tous les hommes, y compris les malades, remis à bord. Les sauvages défiaient toujours les Français de la côte. Mais, le 14 juin, on fit une première descente dans l'île Matouaro, où il y avait environ trois cents sauvages; on en tua cinquante, dont six chefs, on culbuta le reste dans la mer, et on mit le feu au village. Quelques jours après, on descendit dans la grande île, se dirigeant vers le village de Tacouri, où l'on espérait, triste espérance et cruelle consolation, trouver quelques traces du meurtre des Français. Les traîtres sont lâches à la Nouvelle-Zélande comme ailleurs, dit avec raison le capitaine Crozet dans sa relation : le chef Tacouri s'était enfui, on l'aperçut de loin et hors de la portée du fusil, ayant sur ses épaules le manteau de l'infortuné Marion. Son village était presque abandonné; on n'y trouva que quelques vieillards qui n'avaient pu suivre les autres habitants, et qui étaient assis tranquillement devant leurs maisons; on ne leur fit aucun mal, sauf à un seul, qui, sans paraître ému, frappa un soldat d'un javelot. On trouva, dans la maison de Tacouri, les restes à demi rôtis de plusieurs Français, avec la trace des dents qu'y avaient laissée les anthropophages. Ailleurs, on retrouva la chemise sanglante du malheureux Marion, et les vêtements et les pistolets du jeune Vaudricourt. Le village de Tacouri fut brûlé, ainsi qu'un autre où l'on trouva nombre d'effets provenant des gens massacrés. On avait essayé d'arrêter et de lier quelques blessés d'entre les Nouveaux-Zélandais; mais ils mordaient comme des bêtes féroces, ou rompaient, comme des fils, les cordes avec lesquelles on les attachait. Il n'y eut pas moyen d'en avoir un seul vivant. On en tua encore un assez grand nombre qui furent trouvés couverts des habillements des officiers et des matelots qu'ils avaient assassinés et dévorés Avant de s'éloigner tout à fait de cette terre fatale et arrosée du sang français qui certes avait bien le droit d'y germer pour l'avenir et d'y fructifier pour la France, on prit, au nom du roi, possession de la Nouvelle-Zélande, que l'infortuné Marion avait nommée France-Australe; le port où l'on avait mouillé, et que Cook a nommé port aux îles, fut baptisé par les Français du nom

de port de la Trahison. Bornant le plus possible les projets retrouvés dans les papiers du chef de l'expédition, Du Clesmeur et Crozet allèrent seulement reconnaître les îles de Saint-Paul et d'Amsterdam, dans l'espoir d'y trouver des rafraîchissements; ils se rendirent de là aux Mariannes, puis aux Philippines, et à l'île de France d'où ils étaient partis.

La terre de Gonneville, dont la recherche avait été le principe de plusieurs de ces derniers voyages, ne fut point, comme on le voit, retrouvée; et l'on a déjà eu plusieurs fois occasion de dire que beaucoup de gens pensaient que c'était tout simplement Madagascar. Quant au cap de la Circoncision de Bouvet, que l'on supposait être la pointe d'un grand continent, on a cru reconnaître que ce n'était qu'une très-petite terre de l'Océan austral, à laquelle on a donné le nom d'île Bouvet (15).

FIN DU TOME QUATRIÈME

NOTES

ET PIÈCES JUSTIFICATIVES

DU TOME QUATRIEME.

NOTES

ET PIÈCES JUSTIFICATIVES

DU TOME QUATRIÈME.

CHAPITRE PREMIER.

(1) Consulter l'*Abrégé de la Marine* de l'année 1691 et le manuscrit de d'Hamecourt. Nous ferons dès à présent l'observation que l'orthographe des noms propres change quelquefois d'une année à l'autre dans les *Abrégés de la Marine* et que l'*Alphabet-Laffilard* non-seulement n'est pas toujours d'accord avec ces abrégés, mais quelquefois ne l'est pas avec lui-même à cet égard. C'est qu'en effet l'orthographe des noms propres a varié bien souvent jusque dans les signatures des familles.

(2) Le plan que nous donnons des mouvements de l'armée navale de France et de l'armée navale d'Angleterre pendant la *Campagne du Large*, nous a semblé d'autant plus précieux qu'il est authentique et n'avait reçu aucune publicité avant notre ouvrage. Il en est de même d'ailleurs des autres que nous donnons dans le cours de l'*Histoire maritime de France.*

(3) Ce n'est pas que Tourville lui-même n'ait trouvé, de son côté, en France, des contradicteurs jaloux de sa belle tactique en cette occasion ; le dossier Tourville, aux *Archives de la Marine*, en renferme malheureusement la preuve ; on y trouve des *Mémoires* pour et contre cet illustre marin à propos de la campagne qui devait rester comme un des plus beaux fleurons de sa couronne. C'est à désespérer pour un grand capitaine de satisfaire jamais tous ses frères d'armes.

On consultera avec plaisir, comme réfutation, la propre *Lettre de Tourville sur la campagne du Large;* l'*Histoire de la puissance navale de l'Angleterre*, par le baron de Sainte-Croix, édition de 1786, avec les intéressantes notes et pièces justificatives qui l'accompagnent; le *Traité des évolutions navales*, par le P. Hoste, 2 vol. in-folio. Paris, 1697.

(4) C'est du moins ce que le baron de Sainte-Croix, dans sa remarquable *Histoire de la puissance navale de l'Angleterre*, reproche à cet amiral, dans la circonstance ; il lui reproche aussi de n'avoir pas évité, comme il l'aurait pu, pendant la

bataille, que la division du contre-amiral rouge d'Angleterre ait pris sur sa flotte l'avantage du vent. « En le conservant, dit-il, Tourville assurait sa retraite. Il pouvait encore la faire, si, la nuit, il eût tenu le large et ne fût pas venu mouiller sur la côte de Cherbourg, à une lieue de l'armée ennemie. »

(5) Voir : *Mémoires de Villette-Murçay*, publiés par M. de Montmerqué; — *Mémoires de Berwick, écrits par lui-même et publiés par le duc de Fitz-James*, 2 vol. in-12. Paris, 1778. (Il ne faut pas les confondre avec les mémoires apocryphes publiés également en 2 vol. in-12, sous l'anonyme, par l'abbé Margon, auteur de *Mémoires de Tourville*, apocryphes aussi et arrangés d'une manière romanesque. En ce qui concerne les *Mémoires authentiques de Berwick*, à la fin desquels on trouve beaucoup de pièces intéressantes, il ne faut pourtant pas ajouter trop de foi aux extraits que l'on y trouve de l'abrégé des *Mémoires du roi Jacques II*, mis au jour par l'Anglais Macpherson, ou plutôt par Charles Dryden, fils du célèbre poëte Dryden, avec le nom de Macpherson. Cet abrégé n'était lui-même qu'un extrait, arrangé dans un certain esprit, des *Mémoires manuscrits*, en 4 vol. in-folio, que le roi Jacques II avait effectivement laissés et qui ont été brûlés pendant la Révolution française.) — *Histoire de la puissance navale de l'Angleterre*, par Sainte-Croix. — *Mémoires de tout ce qui s'est passé de plus considérable sur mer, durant la guerre avec la France, depuis l'an* 1688 *jusqu'à la fin de* 1697, par M. Burchett, secrétaire de l'Amirauté, *traduit de l'anglais*, 1 vol. in-12. Amsterdam, 1704; — *Memoirs of Great Britain and Ireland, from the dissolution of the last parliament of Charles II until the sea battle off la Hogue, by sir John Dalrymple*, 2 vol. in-4°. London, 1771. — *Histoire de Guillaume III, roi de la Grande-Bretagne jusqu'à la réduction de l'Irlande*, 2 vol. in-12, Amsterdam, 1707; — Les *Histoires du règne de Louis XIV* et les *Histoires d'Angleterre*, déjà citées, y compris l'*Histoire navale* de Lediard; — *Annales des Provinces-Unies*, par Basnage. — Voir aussi : *Dossiers* Tourville, Gabaret, d'Amfreville, Château-Morand, Renau, Coëtlogon, Pannetier, etc., avec les *Relations de la bataille de la Hougue* ou lettres sur cette affaire qu'ils contiennent; *Manuscrit de d'Hamecourt* et les *Ordres du roi*, (*Archives de la Marine*.)

Comme il n'est point de gloire, même malheureuse, à laquelle ne s'attache quelque ignoble diatribe, un protestant voulut se venger sur Tourville, en flattant bassement Guillaume III et ses amiraux, de la révocation de l'édit de Nantes, et publia un pamphlet sur la bataille de la Hougue, intitulé : « *Nouveau voyage de la flotte de France à la rade des Enfers, sous la conduite de l'amiral Tourville, adressé à milord Russel, amiral d'Angleterre, et à M. Alemonde, amiral de Hollande.* » On peut juger du mérite de ce pamphlet, imprimé en deux langues, par une des phrases dédicatoires. « Cependant, messieurs, si vous avez humilié *l'Orgueilleux*, abattu *l'Ambitieux*, foudroyé *le Foudroyant*, mortifié *le Glorieux*, étonné *l'Intrépide*, conquis *le Conquérant*, vaincu *le Victorieux* et le *Vainqueur*, et si vous avez fait peur au *Formidable* et au *Terrible*, il faut que vous ayez pitié de vos ennemis. Ils implorent votre secours de l'autre monde, et votre gloire vous oblige de ne les abandonner point. » Si l'on est curieux d'en voir davantage, on trouvera ce pamphlet à a Bibliothèque de l'Arsenal, sous les numéros 6971, H.

(6) La *Gazette de France* et le *Mercure de France* relatent les prises des corsaires assez en détail.

Les *Mémoires* (dits) *de Tourville*, par l'abbé Margon rapportent à cette année l'anecdote suivante, qui concorde avec le passage de Guillaume III de Hollande en

Angleterre, au mois d'octobre 1692 (voir l'*Histoire navale* de Lediard), dans la compagnie du contre-amiral Showel, avec plusieurs vaisseaux de guerre.

« Le prince d'Orange, disent les *Mémoires* précités, partit de Hollande avec cinq vaisseaux, quelque temps après la bataille de la Hougue. Bientôt il se vit suivi par quatre moins considérables, mais qui, par leur contenance fière et par leur manœuvre, faisaient voir qu'ils avaient quelque dessein d'attaquer, bien qu'ils fussent inférieurs en nombre et en force. Le prince d'Orange demanda si on savait ce que c'était que ces bâtiments, et on lui répondit qu'ils étaient commandés par le capitaine Bart, et que s'il voulait, on détacherait quelques vaisseaux pour les combattre. Mais, bien loin d'y consentir, il fit mettre bas le pavillon qu'il avait arboré, afin que si Bart se sentait tenté de tout risquer pour un coup aussi glorieux et utile qu'aurait été celui de le prendre, il n'y eût aucune marque qui pût faire connaître dans quel vaisseau il était monté. Comme il était homme de fort grande précaution, il arriva en Angleterre, seulement étourdi de la peur et battu de la tempête. »

Étourdi de la peur est au moins de trop, quand il s'agit de l'imperturbable Guillaume d'Orange.

(7) *Histoire de Saint-Domingue*, par le P. Charlevoix; — *Histoire des Antilles françaises*, par le P. du Tertre; — *Almanach américain;* — Les *Antilles françaises*, par Boyer-Peyreleau. — *Histoire des aventuriers flibustiers*, par Olivier Oëxmelin. L'édition en 4 vol. in-12, contient la relation de Lussan sur l'expédition des flibustiers dans la mer du Sud, dont on a parlé dans le chapitre XII du t. III, relation qui a été publiée aussi séparément; — *Histoire de la Nouvelle-France*, par le P. Charlevoix; — Cartons de Saint-Domingue, de la Martinique, et dossiers Courbon-Blenac, Cussi, Vaudricourt, Ducasse, manuscrit d'Hamecourt, aux *Archives de la marine*.

CHAPITRE II.

(1) *Abrégé manuscrit de la marine*, pour 1693. — *Manuscrit de d'Hamecourt.* — *État de la France sous Louis XIV*, par le comte de Boulainvilliers. — *Dictionnaire* d'Expilly.

M. de Sismondi est un des historiens qui ont cru, avec une légèreté qui étonne, surtout venant de sa part, à l'anéantissement de la marine de France, après la bataille de la Hougue. Cela est moins surprenant dans les auteurs qui prennent au pied de la lettre le *Siècle de Louis XIV*, par Voltaire, ouvrage où, comme l'on sait, l'esprit, l'imagination, le style et la mise en scène ont autant de place que l'étude et la vérité historiques en ont peu.

(2) Forbin, qui ne paraît pas avoir été dans le secret de la prudente réserve de l'amiral français avant l'événement, dit, dans ses *Mémoires*, qu'il ne sait pas pourquoi Tourville appareilla, fit faire vent arrière et s'éloigna de plus de dix lieues, à la nouvelle de l'arrivée de la flotte marchande, et que, *sans cette fausse démarche* toute cette flotte aurait été enlevée. Il est facile de s'exprimer ainsi après l'événement et quand on n'est responsable de rien. Il est vrai que Forbin, avant de faire ce grave reproche à Tourville, a soin de dire qu'il était, lui Forbin, un des capitaines

détachés, et qui avaient assuré à l'amiral que c'était bien la flotte marchande et non la flotte de guerre ennemie qu'ils venaient de découvrir. Mais on sait que Forbin ne perd jamais une occasion de faire ressortir son importance personnelle au détriment de celle d'autrui, et qu'il y avait en lui comme un besoin inné de rabaisser tous les mérites. Celui de Tourville n'a pas toujours échappé, plus que celui de Jean Bart, à cette suffisante monomanie de dénigrement du célèbre marin provençal. En cette circonstance, Forbin va même jusqu'à se faire donner un démenti par l'auteur de l'*Histoire navale d'Angleterre*, qui déclare ne pas pouvoir s'expliquer dans quel but il a diminué outre mesure la perte des alliés, qui fut trop cruellement sentie dans la Grande-Bretagne pour être dissimulée. L'opinion de Forbin a néanmoins été recueillie et reproduite par plusieurs auteurs qui n'en indiquent pas la source.

Lediard, dans son *Histoire navale d'Angleterre* précitée parle de toute autre manière du désastre des alliés, quoique étant très-enclin à amoindrir les succès des Français. Il avoue que de toute la flotte de Tourville seize vaisseaux seulement s'avancèrent pour combattre, et que ce fut avec huit ou dix de ces vaisseaux que l'amiral français et le vice-amiral de l'escadre bleue (Pannetier) tombèrent sur l'escadre des alliés. Aussi Lediard, en bon Anglais, cherche-t-il à rejeter toute la honte de la fuite des vaisseaux de guerre des alliés sur le vice-amiral hollandais. Il ajoute: « Nonobstant la facilité que les Français avaient donnée à une partie de la flotte de Smyrne de se sauver, en suivant les vaisseaux hollandais à la côte, la perte des alliés fut immense; outre quatre des plus grands vaisseaux de Smyrne et un vaisseau de guerre hollandais que Coetlogon brûla ou coula à fond à Gibraltar, et sept autres qu'il prit, Tourville et d'Estrées s'emparèrent de deux vaisseaux de guerre hollandais, brûlèrent une riche pinasse et un vaisseau de guerre anglais, prirent vingt-neuf vaisseaux marchands, et en détruisirent *plus* de cinquante. » Ce compte, qui est celui des auteurs anglais et hollandais, approche bien du nombre de cent que nous posons comme réel, et encore ces auteurs ne parlent-ils pas des prises faites par les armateurs à la course. Une *Relation de la manière dont l'escadre et les vaisseaux marchands des alliés furent séparés*, citée en note par Lediard, dans son *Histoire navale*, semble même porter la perte des ennemis à un chiffre beaucoup plus élevé: elle dit, au milieu d'une longue énumération des navires anglais qui manquèrent après l'affaire : « Tous les vaisseaux hollandais destinés pour la Turquie se trouvèrent aussi de moins; il en fut de même de tous les autres convois de Hambourg, etc. »

Voir la plupart des ouvrages cités dans la note 5 du précédent chapitre: — *Lettre de Tourville, en date du 6 juillet 1692, sur l'affaire de Lagos,* publiée par l'auteur de l'*Histoire de la puissance navale de l'Angleterre;* — *Dossiers* Tourville, d'Estrées, Renau, Gabaret, etc., aux *Archives de la Marine;* — *Mémoires de Forbin.*

(3) Voici ce qu'on trouve dans le *Dictionnaire de marine* d'Aubin (qui a paru, sous l'anonyme, à une date très-rapprochée du règne de Louis XIV) aux mots *Corsaire*, *Forban* et *Armateur.*

Corsaire, *Pirate*, *Écumeur de mer, Forban.* C'est celui qui court les mers avec un vaisseau armé en guerre, sans aucune commission, et pour voler les vaisseaux marchands. On appelle *armateur* celui qui fait le même métier, mais avec commission, et qui n'attaque que des vaisseaux ennemis et qui sont en guerre avec les princes et États de qui il a commission. Quand on peut attraper un *corsaire*, il est pendu sans rémission. L'*armateur,* au contraire, doit être traité en prisonnier de guerre.

Forban. C'est un pirate écumeur de mer, qui, faisant pavillon de toutes manières, attaque amis et ennemis sans distinction. Les *forbans* sont traités comme des voleurs publics Le roi de France ordonne, par un règlement de 1674, que tous les armateurs français qui font faire la course sur les ennemis, donnent caution aux siéges des amirautés, qu'ils ne feront aucune prise sur les sujets de ses alliés, et qu'en cas que les armateurs se trouvent saisis de pavillons contraires, leur procès leur soit fait comme à des *forbans* et des voleurs publics. Enfin, les *forbans* sont ceux qui vont faire *le cours* ou sans commission, ou avec plusieurs commissions.

Armateur ou Capre. C'est le commandant de quelque vaisseau qui est armé pour croiser sur bâtiments du parti contraire, et c'est aussi le nom spécieux que prend aujourd'hui un *pirate* pour adoucir le nom de *corsaire*. On appelle aussi *armateurs* les particuliers qui font l'armement, quoiqu'ils ne soient pas à bord du bâtiment. On appelle quelquefois encore *armateurs* les marchands qui affrètent et équipent un vaisseau. (*Dictionnaire de marine, contenant les termes de la navigation et de l'architecture navale, ouvrage enrichi de figures*, seconde edition, Amsterdam, 1736.)

(4) *Assurer le pavillon*, c'est tirer un coup de canon ou plusieurs aussitôt que le pavillon est hissé à la poupe ; et cela dans le but *d'assurer* aux vaisseaux qui sont à la portée, que l'on est de la nation dont on arbore l'enseigne. (*Dictionnaire encyclopédique de la Marine*, par Vial-Du Clairbois.)

(5) Nous n'avons pu trouver d'indication précise, aux *Archives de la Marine*, sur celui des Gabaret qui était alors commandant particulier ou lieutenant de roi à la Martinique, sous les ordres de Courbon-Blenac. L'*Alphabet Laffillard* mentionne quatorze Gabaret, ayant presque tous appartenu au règne de Louis XIV. Le premier, père du lieutenant général Jean Gabaret et du capitaine Louis Gabaret, tué à Tabago, était de l'île de Ré, et mourut chef d'escadre, en 1671. Jean Gabaret, capitaine en 1653, chef d'escadre en 1673, lieutenant général en 1689, mourut en 1697, laissant deux fils, l'aîné capitaine de vaisseau en 1682, le second, Gabaret d'Angoulin, capitaine de vaisseau en 1693, interdit en 1696, expatrié à la suite d'un duel en 1702, revenu en France en 1716. Louis Gabaret avait aussi laissé des fils : l'aîné mourut capitaine de vaisseau à la Havane, en 1706, commandant *le Fidèle ;* le second mourut chef d'escadre, en 1744. Un Gabaret des Coustiers mourut capitaine de frégate, en 1697 ; un Gabaret de l'Herondière mourut capitaine à Cayenne, en 1726 ; un Gabaret de La Mothe mourut capitaine de brûlot, en 1722 ; un Naudin-Gabaret fut tué, lieutenant de frégate, sur *la Belle*, en 1680 ; un Gabaret-Desmarest-d'Angoulin était mort, capitaine de vaisseau, sur *le Vigilant*, en 1673. Deux petits-fils de Louis Gabaret moururent enseignes de vaisseau, en 1737 et 1745.

(6) *A se touer*, ou autrement à se tirer sur une corde appelée *touée*. C'est une manœuvre qui consiste à déplacer un bâtiment au moyen d'un cordage que l'on attache à un point fixe ou à une ancre et en tirant sur ce cordage du bâtiment même, soit à la main, soit avec un cabestan. Tout le monde sait que *haler* signifie *tirer*, et que *remorquer* c'est traîner avec soi un bâtiment ; comme *être remorqué* c'est être traîné par un autre bâtiment ou par des chaloupes, etc.

(7) A propos de l'attaque et de la prise de Saint-Jean de Terre-Neuve, le P. Charlevoix fait cette reflexion, qui ne nous paraît pas sans intérêt. « Il faut convenir, dit-il, que si les Anglais font paraître dans l'établissement de leurs colonies une

habileté qu'on ne remarque en aucune autre nation d'Europe, communément ils prennent assez peu de précautions pour les garantir d'une surprise ou d'un effort de leurs voisins. De sorte que si les Français avaient autant de constance et prenaient aussi bien leurs mesures pour conserver leurs conquêtes dans le nouveau monde qu'ils montrent de hardiesse et de promptitude à les faire, la couronne d'Angleterre ne posséderait peut-être pas un pouce de terrain dans le continent de l'Amérique septentrionale. » (*Histoire générale de la Nouvelle-France*, vol. 2, p. 197.)

(8) *Dossier* de Gennes, aux *Archives de la marine.* — *Relation d'un voyage fait en* 1695, 1696 *et* 1697, *aux côtes d'Afrique, détroit de Magellan, Brésil, Cayenne, et îles Antilles, par une escadre des vaisseaux du roi, commandée par* M. de Gennes, faite par le sieur Froger, ingénieur volontaire sur le vaisseau *le Faucon-Anglais.* Amsterdam, in-12, 1709; — *Histoire des navigations aux terres australes*, par le président de Brosses, 2 vol. in-4°. Paris, 1756.

CHAPITRE III.

(1) Le P. Charlevoix, qui n'est pas toujours lui-même parfaitement exact, fait remarquer que cet ouvrage renferme beaucoup d'inexactitudes; sous ce rapport le P. Charlevoix a raison, car les erreurs abondent dans l'ouvrage du P. Hennepin.
Le dossier d'Iberville contient des mémoires et relations du plus grand intérêt sur l'expédition et la découverte de ce marin, de La Sale et de Tonti.

(2) Selon de Fleurieu, s'appuyant sur la relation de Flechter, ce ne serait pas Le Maire qui aurait découvert le cap Horn, en 1616, en même temps que le détroit qui porte son nom; mais ce serait Francis Drake qui aurait vu, dès l'année 1578, cette pointe la plus méridionale du groupe des îles l'Hermite, detachée de la masse des îles qui forment la Terre-de-Feu.

(3) A vingt-cinq lieues selon la relation manuscrite de Duplessis, mais à soixante lieues selon le journal de Villefort, enseigne sur *le Phélypeaux*, rapporté par de Brosses dans l'*Histoire des navigations aux terres australes.*

(4) Fleurieu, *Examen des découvertes de Roggewen.*

(5) Dom Pernetty, qui fit le voyage des îles Malouines avec Bougainville, dit que l'on fut trompé à ces apparences. « On crut voir des bois, mais ce n'étaient en réalité que des glayeux, espèces de joncs ou plantes à longues feuilles plates et étroites, qui s'élèvent en mottes de trois pieds au moins, et dont les feuilles en touffes font, en s'élevant au-dessus de la motte, une hauteur de six à sept pieds. » (*Histoire d'un voyage aux îles Malouines.*)

(6) *Relation journalière d'un voyage fait en* 1698, 1699, 1700 et 1701, par M. de Beauchêne, capitaine de vaisseau, *aux îles du cap Vert, etc.*, par le sieur Duplessis, ingénieur sur le vaisseau *le Comte de Maurepas.* Cette précieuse relation

manuscrite appartient au *Dépôt de la Marine*, rue de l'Université; — *Description des terres vues pendant le voyage de M. Beauchêne dans les années* 1699, 1700 et 1701, par le sieur de Labat, *ingénieur embarqué sur son vaisseau*. Ce précieux atlas est également un manuscrit appartenant au *Dépôt de la Marine*; — *Histoire des navigations aux terres australes*, par le président de Brosses. 2 vol. in-4°. Paris, 1756.

CHAPITRE IV.

1) « Hoste (Paul), né à Pont-de-Vesle, dans la Bresse, au diocèse de Lyon, le 19 mai 1652, entra chez les jésuites en 1669, au mois de septembre, et, environ vingt ans après, fut professeur royal pour les mathématiques à Toulon, où il est mort le 23 février 1700, dans la quarante-neuvième année de son âge. Il avait fait plusieurs voyages sur mer avec MM. d'Estrées et de Tourville, et avec M. le duc de Mortemart. Il les accompagna durant douze ans dans toutes les expéditions navales. Le maréchal de Tourville surtout le goûtait beaucoup, et ce fut en conséquence de quelques conversations qu'il eut avec ce maréchal, qu'il composa son ouvrage sur la construction des vaisseaux. Voici ce qu'on lit sur cela dans une lettre de M. Deslandes sur cette matière, imprimée dans les *Mémoires de Trévoux*, mars 1718, et réimprimée depuis in-12. « L'ouvrage du père Hoste parut trop savant pour le temps où il était fait. On contesta d'ailleurs quelques principes à l'auteur, et son plus grand adversaire fut le maréchal de Tourville lui-même. Comme il n'y avait personne en état de les juger, ils tombèrent d'accord l'un et l'autre de se battre à armes égales, c'est-à-dire de travailler chacun de son côté à la construction d'une frégate qui eût même longueur, même largeur et même creux. Les autres proportions devaient dépendre de leur industrie et des règles qu'ils s'étaient faites. Quoique le maréchal eût promis au père Hoste que tout serait égal entre eux (On sent que cela a dû être fait pour les *Mémoires de Trévoux*, où l'on pardonne peu à ceux qui ne reconnaissent pas l'infaillibilité des savants jésuites en tout et pour tout. Barras de La Penne eut bien autrement encore à démêler que Tourville avec la société de Trévoux, en fait de constructions navales) cependant les meilleurs ouvriers, les meilleurs bois, les conseils donnés et reçus à propos furent le partage de M. de Tourville; tandis que le géomètre, laissé à lui-même, souffrait des retardements et des contradictions inévitables. Les deux navires étant enfin achevés, on les mit le même jour à l'eau. Toute la marine était accourue à ce spectacle. Le vaisseau bâti par les ordres et sous les yeux du maréchal obtint la préférence au premier coup d'œil. Il la méritait par le fini de l'ouvrage, et une certaine élégance dont les bois mis en œuvre sont susceptibles. On convint ensuite (et le père Hoste ne s'éloignait pas de cette pensée) que ce vaisseau méritait encore la préférence, par la bonté de sa construction. Ce qui avait jeté dans l'erreur l'habile géomètre, c'est qu'il avait donné les mêmes façons à l'arrière et à l'avant de son vaisseau. Son navire était presque rond; ses deux côtés ressemblaient à deux segments de cercles que l'on aurait joints ensemble. Il croyait par là que son navire diviserait mieux le liquide où il était plongé; ce navire ne faisait que tournoyer, comme ferait une navette de tisserand dans une baille d'eau, à laquelle on aurait imprimé un mouvement de tourbillon. Mais ayant depuis remanié ses premières idées, il proposa une construction plus parfaite, que les guerres qui survinrent empêchèrent d'exécuter. » Le P. Hoste

a donné un recueil des *traités de mathématiques les plus nécessaires à un officier. Paris.* 1692, 3 vol. in-12. — Ce père a aussi composé l'*Art des armées navales* ou *Traité des évolutions navales*, ouvrage qui n'est pas moins historique que dogmatique. Il est semé de quantité d'exemples de ce qui s'est passé de plus considérable sur mer durant l'espace de cinquante ans, qui a précédé le temps où l'auteur écrivait, et ces faits sont mis sous les yeux par plus de quatre cents planches en taille-douce. A la suite de ce traité, on trouve celui de la *Construction des vaisseaux.* » (DICTIONNAIRE DE MORERI. 1759.)

L'exemplaire de l'*Art des armées navales* du père Hoste, que l'on trouve à la Bibliothèque de l'Arsenal, aux sciences, sous le n$_o$ 9086, porte en tête *la note manuscrite* suivante, qui nous semble assez curieuse pour être reproduite, et à laquelle nous conservons son orthographe :

« Il est singulier que le seul traité que nous ayons des évolutions navales et de l'art de faire manœuvrer les vaisseaux de guerre soit d'un jesuite et encore plus que ce livre soit bon ; mais il faut savoir 1o que le père Hoste a passé la plus grande partie de sa vie avec des marins, ayant montré pendant bien des années les mathématiques aux gardes de Toulon ; 2o qu'il a fait douze campagnes sur les vaisseaux du roy avec MM. le duc de Mortemar, maréchaux d'Estrées et de Tourville, et, 3° enfin, qu'on prétend que le marechal de Tourville même l'a aydé à composer ce livre cy. Si ce dernier fait est vray le scrupule de messieurs les marins doit être bien levé. (Il paraît que messieurs les marins avaient des scrupules.)

« Il n'y a que cette édition de ce livre. Louis XIV en fut si content, qu'il accorda une pension à l'auteur qui était né à Pont-de-Vesle en Bresse, en 1652, et est mort à Toulon en 1701. Le traité de la construction des vaisseaux (du même auteur) est inferieur a celuy des évolutions navales; du moins est-il bien moins utile à present, la théorie et la pratique de cette science estant bien perfectionnée.

Nous renvoyons à la note 7 du chapitre V du présent volume, chapitre qui est le dernier du règne de Louis XIV, pour donner quelques nouvelles pièces relatives à Tourville et à Jean Bart.

(2) L'amiral Kallemburg dit, dans son rapport aux États-Généraux de Hollande « qu'il ne restait plus que dix coups pour chaque pièce, avec quoi on n'aurait pu se battre qu'une heure. » (*Histoire du règne de Louis XIV*, par Limiers, vol. III, page 166, in-4°. Amsterdam, 1720 ; — Cette histoire, œuvre d'un ministre protestant, est fort hostile à Louis XIV, comme l'*Histoire du règne de Louis XIII* par Le Vassor, est fort hostile à celui-ci et à son ministre Richelieu. Toutes deux neanmoins, malgré leur peu d'impartialité, doivent être consultees.)

Consulter pour la bataille de Velez-Malaga, outre les documents généraux cités dans les notes des precedents chapitres relatifs au regne de Louis XIV : *Relation de la bataille de Velez-Malaga*, publiee par le baron de Sainte-Croix, dans les preuves de son *Histoire de la puissance navale de l'Angleterre*; — Les *dossiers* d'Estrées, de Langeron, Ducasse, Coëtlogon, etc., aux *Archives de la Marine.*

Nous ferons remarquer que s'il est juste d'attribuer à Victor-Marie d'Estrées le commandement en chef *reel* de la flotte française, à Velez-Malaga, il n'en saurait être de même pour la bataille de Beveziers, où, par une inconcevable erreur, le savant M. Weiss, dans son article d'Estrees de la *Biographie universelle*, attribue le commandement en chef à ce marin, au détriment de Tourville. C'est la une faute bien grave contre l'histoire; mais les articles sur les marins (nous n'avons pas eu occasion d'examiner d'assez pres les autres) ont porté malheur à presque tout le

monde dans la *Biographie universelle* ; il n'en est peut-être pas deux qu'on ne doive rectifier à chaque ligne, ou pour mieux dire rayer d'un bout à l'autre.

(3) Nous n'avons fait qu'affaiblir les couleurs avec lesquelles le duc de Saint-Simon a peint Jérôme Pontchartrain. Voir, entre autres endroits des *Mémoires de Saint-Simon*, le vol. 4, page 289.

(4) Nous avons trouvé le mémoire du capitaine de vaisseau de La Rongère, par hasard, dans les cartons *dits* politiques des *Archives de la Marine*. Ces cartons qui n'ont souvent de politique que leur titre, sont, quant à présent, un fouillis de pièces et de documents de toutes sortes dont le classement serait extrêmement utile. Mais, pour ce faire, comme en général pour reclasser et inventorier toutes les Archives si précieuses de la marine, il faudrait de l'espace et des mains en assez grand nombre pendant un certain temps.

(5) *Histoire du siége de Toulon*, en 1707, 1 vol. in-12 : — *Histoire de Provence*, par Augustin Fabre ; — *Histoire abrégée de Toulon*, dans l'*Histoire des villes de France*, par l'auteur de cet ouvrage ; — *Cartons* Toulon et *dossiers* des officiers de marine cités, aux *Archives de la Marine*.

Les *Annales de la reine Anne* sont d'une exagération palpablement mensongère à l'endroit des dégâts occasionnés par le bombardement de Toulon.

CHAPITRE V.

(1) *Mémoire* faisant partie du *dossier* d'Iberville, aux *Archives de la Marine*.

(2) La pièce suivante, extraite du *dossier* d'Iberville, aux *Archives de la Marine*, rectifiera quelques erreurs de détail que nous avons pu commettre, moins au sujet de d'Iberville lui-même, que de sa famille et de ses frères. Outre ce document, le même *dossier* en renferme un autre manuscrit fourni par le major de la marine Le Moyne de Serigny, sous le règne de Louis XV, également relatif aux services de la famille des Le Moyne, où d'Iberville tient la place principale.

MÉMOIRE SUCCINCT

DE LA NAISSANCE ET DES SERVICES

de

DEFUNT PIERRE LE MOYNE

Écuyer, seigneur d'Iberville, Ardillers, et autres lieux, chevalier de l'ordre de Saint-Louis, capitaine des vaisseaux du Roy.

Le sieur d'Iberville naquit dans la ville de Montréal en Canada, en 1662, et était le troisième fils de Charles Le Moyne, écuyer, seigneur de Longueil, qui depuis son arrivée en Canada, s'occupa aux faits militaires les plus périlleux contre les Iroquois, et qui a rendu des services très-importants au pays. Il eut treize enfants, onze garçons et deux filles, ainsi qu'ils suivent.

Le sieur Le Moyne, baron de Longueil, fils aîné, a passé toute sa vie dans le service

tant en France qu'en Canada, dans lequel il a reçu plusieurs blessures dont il est estropié, et a beaucoup contribué à l'augmentation de cette colonie, par plusieurs dépenses considérables : en ces considérations le roy a érigé sa seigneurie de Longüeil en baronie et l'a fait lieutenant de roy de la ville et gouvernement de Montréal, où il sert actuellement.

Le sieur de Saint-Hélène, capitaine d'une compagnie du détachement de la marine, après plusieurs services, est mort de la blessure qu'il reçut des Anglais quand ils allèrent en 1690 pour prendre le Canada.

Le sieur de Maricourt, capitaine dans le même détachement de la marine, mort de la maladie qu'il contracta des fatigues des voyages qu'il fit aux Iroquois pour le service du roy.

Le sieur de Serigny, lieutenant de vaisseau au port de Rochefort, qui s'est trouvé en plusieurs combats, a secondé le sieur d'Iberville son frère, dans toutes ses entreprises et expéditions, et a eu plusieurs commandements de vaisseaux de Sa Majesté en chef, comme il se voit par les instructions et ordres donnés au sieur d'Iberville.

Le sieur de Bienville, officier dans les troupes de la marine, tué par les Iroquois, surpris au nombre d'environ quarante dans une maison française, qui furent tous brûlés avec la maison, hors un qui échappa.

Le sieur de Château-Gay, garde de la marine, tué par les Anglois à la prise du fort Bourbon en l'année 1694.

Le sieur d'Assigny, mort des maladies des isles à Saint-Domingue, où le sieur d'Iberville fut obligé de le laisser, allant au Missisipi en 1701.

Le sieur Antoine Le Moyne, infirme, mort jeune.

Le sieur de Bienville, lieutenant de roy de la Louisiane, depuis l'établissement de cette colonie qui a été en 1698 jusqu'à présent.

Et le sieur de Château-Gay, capitaine d'une compagnie de la marine à la Louisiane.

L'aînée des filles est veuve du sieur de Noyan, mort lieutenant de vaisseau.

La cadette est mariée au sieur de La Chassagne, major des troupes de la marine en Canada.

Le sieur d'Iberville, qui comme ses frères étoit destiné à porter les armes, choisit le service de la mer, et pour s'en rendre capable, dès l'âge de quatorze ans, il se forma à la navigation par plusieurs voyages qu'il fit dans le golfe de Saint-Laurent, tant à l'isle Percée qu'autres lieux, dans un bâtiment qui appartenoit au sieur Le Moyne, son père, et ensuite il fit plusieurs voyages en France sous d'habiles navigateurs.

En l'année 1686, M. le marquis de Denonville, gouverneur general de la Nouvelle-France, ayant résolu de faire un fort dans le fond de la baye du Nord de Canada, autrement ditte de Hudson, choisit le sieur d'Iberville avec le sieur de Saint-Helene son frere, pour commander conjointement les Canadiens qui avoient ete detaches, avec des soldats, sous les ordres du sieur de Troyes, capitaine de Compagnie, pour y aller par les terres.

Les difficultés pour se rendre à cette baye, sont egalement incroyables, soit qu'on veuille y aller par les terres ou par la mer.

Par les terres, ce voyage ne peut se faire qu'en canot d'écorce dans des rivières rapides remplies de cailloux qui causent des bouillons et des chutes d'eau affreuses, et dans le pays le plus stérile du monde.

Par mer il faut surmonter l'abord des glaces, dans lesquelles on est quelquefois enfermé quinze jours, trois semaines et plus, et conduit à leur gré par les vents et courants, des brumes si frequentes, qu'elles causent une nuit quasi continuelle, joint que tous ces lieux avoient été peu fréquentés par les François; qu'il y règne un hiver continuel et que toute la côte de la Brador, qui est de cinq cents lieues, est

remplie d'Esquimeaux qui tuent et mangent les Européens qui ont le malheur d'y faire naufrage, ou qui se laisseroient surprendre dans quelque hâvre.

Ce voyage en canot pensa coûter la vie au sieur d'Iberville. Le canot où il étoit tourna dans un rapide des plus difficiles; il ne perdit pas le jugement, il sauva un de ses hommes, mais les deux autres furent noyes; cependant le succès de ce voyage répondit à l'attente, on y fit un fort et on en prit un sur les Anglois, en représaille de celui qu'ils nous avoient pris par surprise, appellé le fort Bourbon, comme il sera marqué par la suite.

Le sieur d'Iberville fut établi gouverneur de ces postes en exécution de la commission de M. le marquis de Denonville, du 12 février 1686.

Il s'y acquitta si bien de son devoir, que le dit sieur de Denonville lui marque entre autre chose par sa lettre du 23 février 1689 : Vous avez trop bien fait pour ne pas continuer les services que vous rendez au roy, en servant la Compagnie du Nord ; vous devez vous tenir pour assuré, que je ne m'oublierai en rien de tout ce qu'il conviendra de faire pour faire valoir vos services auprès du roy et de M. le marquis de Seignelay; c'est pourquoi je vous convie de continuer de bien faire et de vous attacher à faire réussir tous nos desseins, etc.

Cependant le sieur d'Iberville, en continuant la représaille, entreprit une action des plus téméraires, qui fut d'enlever un navire anglois de 12 pièces de canon avec deux canots d'écorce et onze hommes. Il conduisit si bien son dessein qu'il réussit, les ayant surpris au point du jour et tué les matelots qui faisoient le quart. Il y avoit trente hommes d'équipage.

Ce fut en cette année 1687, que messieurs les commissaires nommés par les rois de France et d'Angleterre arrêtèrent, qu'il ne seroit fait aucun acte d'hostilité entre les sujets des deux couronnes, jusqu'au 11e jour de janvier 1689 (nouveau style) : cet acte est du 11 décembre 1687.

Le sieur d'Iberville revint à Québec par mer l'automne de cette année 1687 avec sa prise, et apporta les castors, pelleries et autres effets qui étoient dans les forts.

Il y retourna l'année suivante par mer. La commission que lui donna M. de Denonville pour commander dans toute cette baye et pour s'y rendre incessamment, est du 9 juin 1688.

Le sieur d'Iberville avoit lieu de juger que les Anglois, comme lui, en exécution du règlement fait par messieurs les commissaires, qui défendoit toute hostilité entre les deux nations, vivroient en paix.

Il en fut tout autrement, car les Anglois envoyèrent trois navires et six-vingts hommes pour enlever le sieur d'Iberville avec ses gens; mais ces Anglois n'ayant pu rien entreprendre devant l'hiver, ils espérèrent en venir à bout pendant cette saison sous prétexte de bonne intelligence entre les deux nations.

Le sieur d'Iberville n'avoit que quatorze hommes de garnison, parce qu'il avoit renvoyé à Québec son navire chargé. Il ne souffrit point que les Anglois vinssent à son fort, afin qu'ils ne connussent pas le peu de monde qu'il avoit. Il fit bonne contenance en les observant de près; mais quand il fut convaincu des trahisons qu'ils lui tramoient, qu'ils avoient même fait pointer deux pièces de canon chargées à mitraille, sur un lieu où ils devoient s'assembler pour un pourparler, qu'ils devoient tirer quand le sieur d'Iberville y seroit arrivé avec le nombre convenu de ses gens, et qu'ils avoient ordre de tout mettre en usage pour le prendre et le faire mourir cruellement, il leur fit guerre ouverte et excepté quelques-uns morts de scorbut, il les tua ou prit tous avec leurs navires et effets.

Ce fut au sujet de ces actions que M. le marquis de Denonville lui écrivit le 3 juillet 1689, en ces termes: J'ai reçu avec plaisir le détail que vous me faites par vos

deux lettres de l'automne dernier et de ce printemps, de tout ce qui s'est passé chez vous, entre vous et les Anglois, qui vouloient vous enlever; je vous assure que je ne m'oublierai pas de rendre compte à M. le marquis de Seignelay de votre bonne conduite et de votre savoir faire. Continuez de bien faire pour soutenir votre ouvrage, etc. Après que le sieur d'Iberville eut donné de ses nouvelles à M. de Denonville, il lui survint une nouvelle occasion d'exercer son courage et son industrie.

Ayant appris qu'il y avoit un navire anglois au lieu dit Ruper, qui vouloit s'emparer d'un de ses forts, il partit en chaloupe le 1 de juillet avec onze de ses gens, et laissa le sieur de Maricour, son frère, à son fort avec neuf hommes, qui avoit cinquante-huit Anglois à garder de ceux qui avoient été pris l'hiver. Le 7, il fit reconnaître le vaisseau ennemi, et le 8 au matin il l'enleva; c'est ce qui paroît par une lettre qu'il écrivoit à ses associés, à Paris, le 17 novembre 1689.

Le sieur d'Iberville donna aux Anglois prisonniers, un des navires qu'il leur avoit pris pour les ramener en Angleterre, il laissa le plus petit à la baye, et revint à Québec dans le plus grand de 24 pièces de canon, chargé de castor et de pelteries.

Il retourna à la baye du Nord en 1690 comme il paroît par la commission de M. le comte de Frontenac, gouverneur général de la Nouvelle-France qui l'etablissoit commandant général de tous les postes que les François avoient dans cette baye, et sur tous les navires qui y navigueroient. Cette commission est du 22 juin 1690. Il en revint l'automne de la même année encore bien chargé.

Comme le sieur d'Iberville fut obligé d'hiverner en Canada, et qu'il étoit toujours prêt de se sacrifier pour le service, il executa sur les neiges une commission des plus pénibles et des plus périlleuses, avec le sieur de Sainte-Hélène, son frère, et le sieur de Mantet, qui fut d'aller avec un detachement de Canadiens, de sauvages, et quelques soldats, enlever un bourg nommé Corlard, dans le voisinage des villages Iroquois, en représaille de l'incursion que les Anglois avoient fait faire par les Iroquois sur les lieux nommés la Chine dans l'isle de Montreal et la Chesnaye.

M. de Pontchartrain père, qui avoit été parfaitement informé de tous les périls auxquels il s'étoit si noblement exposé, lui écrivit le 7 avril 1691, pour lui faire savoir que messieurs de Frontenac et de Champigny lui ayant rendu des temoignages fort avantageux de sa conduite et de sa bravoure, il avoit proposé au roy de le charger de l'execution de l'entreprise que Sa Majeste avoit resolu de faire tenter sur le fort Bourbon, etant persuadé qu'il donneroit en cette occasion de nouvelles marques de son zèle pour son service, etc.

Le fort Bourbon que les Anglois ont depuis appelé de Nelson, est un poste découvert, et fait par les François dans la baye du Nord en 1681, sous le commandement des sieurs Degroisilliers et Radisson, qui y laissèrent le sieur Chouar, fils du sieur Degroisilliers, et neveu de Radisson.

Comme le sieur Radisson fut mécontent de quelques marchands, ses associés, il passa en France en 1682, de là se rendit en Angleterre, et en 1683, il alla à la baye du Nord avec deux vaisseaux anglois; et comme il avoit copie des signaux qu'ils avoient donnes au sieur Chouar, il le prit par trahison et toutes les pelteries et effets qu'il avoit.

Les Anglois connaissant l'importance de ce poste, y firent un fort régulier à quatre bastions, ayant un fossé plein d'eau de dix pieds de large, qu'ils pourvurent de tout et d'une bonne garnison, jugeant bien que les François en tenteroient la prise.

Le sieur d'Iberville passa en France l'automne de 1691. Sa Majesté le fit capitaine de frégatte en 1692, et le chargea par ses instructions du 11 avril 1692 de conduire les vaisseaux qu'elle envoyoit au Canada, de convoyer les vaisseaux marchands, et

ensuite d'aller faire l'entreprise sur le fort Bourbon ; il convoya si bien les vaisseaux qui etoient sous ses ordres, qu'il les mit tous à bon port.

Mais la navigation ayant été trop longue, la saison d'aller au fort Bourbon étant passée, M. le comte de Frontenac le chargea, et le sieur de Bonaventure, d'aller croiser le long des côtes de la nouvelle Angleterre, à quoi le sieur d'Iberville réussit parfaitement, ayant pris un vaisseau armé en guerre par cette colonie et ayant désemparé un autre, donné une très-grande alarme à cette colonie et fortifié le courage des sauvages Abanaquis voisins des Anglois pour l'intérêt des François.

En l'année 1693, le sieur d'Iberville eut la même destination que l'année précédente, dont il s'acquitta egalement bien, pour la conservation des vaisseaux du roy et de ceux des marchands, mais comme les vents contraires retardèrent le départ de France, on ne put encore exécuter l'entreprise sur le fort Bourbon cette année-là ; ses instructions sont du 28 mars 1693, et les lettres du ministre, qui justifient des vents contraires sont des 18 avril et 6 mai 1693.

Enfin en l'année 1694, le sieur d'Iberville prit si bien ses mesures qu'il surmonta les difficultés de la navigation ; il se rendit au fort Bourbon avec deux fregattes, il prit ce fort et tout ce qui y étoit ; mais il eut le sieur de Chasteau-Gay, son frère, tué à cette attaque, et la saison étant trop avancée pour revenir en France il y hiverna avec ses fregattes et revint l'année suivante, y ayant laissé une garnison.

La lettre que M. de Pontchartrain père lui écrit est du 21 octobre 1695; il lui dit qu'il a vu avec plaisir la relation de son voyage, qu'il a rendu compte au roy de tout ce qui s'est passé dans cette navigation, et qu'il ne doute pas que Sa Majesté ne soit satisfaite de ce qu'il a fait pour son service.

Après que le sieur d'Iberville eut mit les François en possession du fort de la baye du Nord, il pensa que rien n'etoit plus important à l'Etat que de détruire entièrement les établissements que les Anglois avoient faits secrètement dans l'isle de Terre-Neuve, qui appartenoit à la France, et par ce moyen d'assurer aux seuls François la pêche de la morue, et de mettre des François à la place des Anglois.

Il en fit la proposition qui fut agréée de Sa Majesté, qui lui accorda quelques vaisseaux pour l'exécution de cette entreprise.

Mais comme il étoit nécessaire de faire sans retardement une irruption sur les terres de la nouvelle Angleterre, d'y prendre le fort de Pimquit et de porter les secours nécessaires à la garnison et à la colonie de l'Acadie, il fut chargé de faire le tout, et par ses instructions du 28 mars 1696, Sa Majesté lui fait l'honneur d'y mettre : qu'il se remet à son experience et à l'affection qu'elle sçait qu'il a pour son service.

Les volontés de Sa Majesté furent exécutées exactement, l'Acadie fut secourue, le fort de Pimquit fut pris par tranchées et rasé jusqu'aux fondements, et les sauvages qui y étoient retenus prisonniers aux fers, furent mis en liberté. Le pitoyable état dans lequel ces sauvages prisonniers furent trouvés, ranima la haine que leurs compatriotes avoient contre les Anglois, et augmenta leur reconnaissance et leur amitié pour les François.

De là le sieur d'Iberville se rendit à Plaisance, et pendant l'hiver prit le fort de Saint-Jean et tous les établissements anglois, comptant d'employer les années suivantes qui lui avoient été accordées par son traité à l'exécution de cette grande entreprise, à mettre à profit tout le butin, et à ne laisser aucune espérance aux Anglois de remettre le pié dans cette isle.

Mais les ordres que le sieur d'Iberville reçut au printemps changèrent bien ses desseins et la face des affaires de l'isle de Terre-Neuve : le roi lui envoya quatre vaisseaux commandés par le sieur de Serigny, son frère, avec ordre d'en prendre le

commandement et d'en partir en diligence pour aller reprendre le fort Bourbon que les Anglois avoient pris l'année précédente par capitulation qui portoit que les François seroient remis en France, et que tous leurs castors, pelleries et effets leur seroient rendus ou payés; ses instructions sont du 9 mars 1697, et justifient la confiance que Sa Majesté avoit au zèle et à l'habileté du sieur d'Iberville.

Aussitôt qu'il eut reçu ces ordres il ne balança pas d'un moment à les suivre, il ne pensa plus à l'exécution de son traité pour Terre-Neuve, ni aux biens considérables qu'il alloit perdre. Il envoya ses ordres à ses lieutenants et officiers qui etoient le long de la côte dans les habitations angloises, de brûler tous les effets qui avoient été pris sur l'ennemi, parce qu'ils ne pouvoient être transportés, qui valoient plus de deux cent mille écus et qui au moyen de la pêche auroient produit plus du double, et de se rendre à Plaisance.

Il prit des meilleurs de ces hommes-là, tant officiers qu'autres, et partit avec ses quatre vaisseaux, et après avoir été pris dans les glaces pendant plus de trente jours, dans le détroit d'Hudson, ayant trouvé un éclairci au travers de ces glaces, il en profita seul (ses autres vaisseaux n'ayant pu le suivre) affin de devancer les vaisseaux anglois, qu'il sçavoit devoir aller secourir le fort Bourbon et afin de pouvoir investir ce fort.

Il arriva à cette côte, et comme la rade ou mouillage qu'on nomme le Trou est à quatre lieues de terre (car cette côte porte une lieue par brasse), il connut que les vaisseaux anglois n'y étoient pas arrivés : il mit à terre vingt-cinq de ses meilleurs hommes en lieu éloigné afin qu'ils pussent surprendre quelqu'un de ce fort.

Le lendemain matin il vit trois navires qui venoient à toutes voilles. Le sieur d'Iberville ne douta pas que ce fût les siens qu'il avoit laissés embarrassés dans les glaces : il mit sous voille pour se rendre à la rade afin de s'en saisir avec ses vaisseaux; mais n'ayant fait les signaux de reconnaissance, auxquels ces vaisseaux ne répondirent pas, il vit que c'etoient les Anglois, qu'il seroit obligé de combattre, car il n'y avoit pas lieu de l'éviter.

Il se prépara donc au combat, et quoiqu'il se fût dégarni, comme il vient d'être dit, de vingt-cinq de ses meilleurs hommes, et qu'il eût plusieurs malades, que le navire *le Pelican* qu'il montoit ne fût que de 46 pièces montées; quoique le plus fort des navires des ennemis fût de 56, le second de 36 et le troisième de 24 pièces, il se saisit du vent, et repondit aux canonnades des ennemis qui lui crioient qu'ils sçavoient bien qu'il étoit d'Iberville, qu'ils le tenoient et qu'il falloit qu'il se rendît.

Ce combat dura près de trois heures; mais le sieur d'Iberville voyant que son navire avoit plusieurs coups de canon à l'eau, qu'il étoit désemparé de quantité de manœuvres et qu'il n'etoit pas possible de resister encore longtemps au feu qu'ils faisoient, prit une résolution.

Il fit pointer tous ses canons qui étoient au vent à couler à fond, puis ayant fait arriver et passer à l'arrière du gros vaisseau anglois, il l'elongea sous le vent vergue à vergue, et lui envoya toute cette bordée.

Son dessein eut le succès qu'il s'étoit promis, car ce navire coula sur le champ, et le sieur d'Iberville étant arrivé sur le second navire, il le prit, et aussi-tôt qu'il l'eut amariné, il donna chasse au troisième, qui gagnoit le large à toute voille : il l'auroit joint et pris; mais comme il étoit obligé d'avoir le côté où étoient les coups de canon à l'eau sous le vent, qu'il n'avoit pu faire suffisamment aveugler, il fut obligé d l'abandonner, parce que son navire emplissoit.

Un succès si heureux et si glorieux meritoit, ce semble, un sort plus heureux que celui qui suivit, car le sieur d'Iberville étant revenu à la prise, et ayant fait voille ensemble vers la rivière Bourbon en tenant le large à cause du gros vent qui com-

mençoit, la tempête vint si violente la nuit, que la prise périt corps et biens.

Quant au sieur d'Iberville, il fut contraint de donner à l'estime dans la rivière Bourbon, en quoi il fut si heureux qu'il y entra de telle manière qu'il sauva ses hommes et qu'il fut en état de tirer du navire à marée basse, dans la neige et les vases jusqu'au ventre, des vivres, des munitions et tout ce qui étoit nécessaire pour la conservation de son équipage et même pour attaquer l'ennemi.

L'inquiétude du sieur d'Iberville étoit extrême ne sachant ce que ses trois navires qu'il avoit laissés dans les glaces seroient devenus; mais la Providence l'en tira, les faisant arriver heureusement. Il leur envoya un canot pour leur apprendre la victoire qu'il avoit remportée sur les ennemis, et ensuite son naufrage. Ils envoyèrent le prendre, et son équipage, et lui apprirent qu'ils s'étoient fort canonnés contre ces trois vaisseaux anglois, étant dans les glaces.

Le sieur d'Iberville se rendit avec ses vaisseaux dans la rivière Sainte-Thérèse, où est construit le fort Bourbon. Il assiégea ce fort et s'en rendit maître et de tous les effets qu'il fit charger dans ses navires; puis, y ayant laissé une bonne garnison, il revint en France au commencement de novembre 1697.

M. de Pontchartrain père lui écrivit le 20 novembre 1697, qu'il avoit reçu sa lettre du 8 novembre avec la capitulation accordée au gouverneur du fort Bourbon, et copie de l'instruction qu'il avoit donnée au commandant qu'il y avoit laissé; qu'il avoit lu sa lettre avec attention, et qu'il étoit très-satisfait de la conduite qu'il avoit eue pendant son voyage, et du compte avantageux qu'il rendoit de celle des officiers qui avoient servi avec lui; qu'il en rendroit compte au roy, et qu'il lui feroit plaisir auprès de Sa Majesté dans les occasions qui se présenteroient.

La paix s'étant conclue cette année-là, le sieur d'Iberville fut chargé par un traité avec le roy du soutient pendant deux ans du fort Bourbon; ce que le sieur de Serigny, son frère, exécuta

Et comme en l'année 1684, le sieur de La Salle avoit manqué la découverte de l'entrée du fleuve du Mississipi, dans laquelle tentative il avoit perdu trois bâtiments, et que le roy fut informé que les Anglois se disposoient à l'entreprendre, Sa Majesté résolut de les prévenir et de la faire faire au plutôt.

Le sieur d'Iberville fut choisi pour cette entreprise, et messieurs de Pontchartrain, père et fils, lui écrivirent plusieurs lettres si remplies de confiance, qu'il est surprenant que ces sentiments qui ont dû augmenter par le succès de tout ce qu'il a entrepris en ce temps-là et depuis, aient été oubliés par M. de Pontchartrain au moment de sa mort.

Il partit avec deux navires et un traversier, en 1698, suivant les ordres de Sa Majesté du... Il découvrit l'entrée de ce fleuve et les environs. Il entra près de cent lieues dans ce fleuve en chaloupe, y fit un fort, y laissa une garnison et revint heureusement en France, où il arriva à la fin de juin 1699.

C'étoit avec raison qu'on avoit diligenté cette découverte : car les Anglois y allèrent peu de temps après le départ du sieur d'Iberville de cette côte, et même voulurent entrer dans ce fleuve, mais ils en furent empêchés par le canon du fort françois qui y avoit été construit.

Le roy fut si satisfait du voyage du sieur d'Iberville, que Sa Majesté l'honora de la croix de Saint-Louis. M. de Pontchartrain fils, lui apprenant cette grâce par sa lettre du 26 août 1699, lui dit qu'il peut compter qu'il ne laissera jamais passer l'occasion de lui rendre tous les bons offices qui dépendront de lui.

Sa Majesté le renvoya au Mississipi à la fin de l'année 1699 afin de fortifier cet établissement, de le changer s'il l'estimoit necessaire, de prendre de plus amples connaissances du terrain, des manufactures qui s'y pourroient faire, des mines qui

s'y pourroient trouver et des côtes de la mer, est et ouest du Mississipi. Ces instructions sont du 22 septembre 1699.

Ce voyage ne fut pas moins heureux que le précédent et le sieur d'Iberville ne fut pas plutôt arrivé en 1700, que Sa Majesté résolut de le renvoyer. Il partit en septembre 1701; ses instructions lui furent envoyées le 27 août 1701.

Il exécuta dans ce voyage tout ce qui lui avoit été ordonné et revint en juin 1702.

Sa Majesté l'honora de la commission de capitaine de vaisseau, dont M. de Pontchartrain lui donne avis par sa lettre du 5 juillet 1702, et comme il avoit été attaqué de la peste en passant aux isles, le sieur Dugué fut nommé pour porter les secours nécessaires à cette colonie, sous sa direction et ses avis.

Cependant le sieur d'Iberville, toujours zele pour la gloire des armes du roy, méditoit une autre entreprise sur la flotte de Virginie, contre toutes les côtes de la Nouvelle-Angleterre (parce que la Caroline inquietoit les Espagnols dans leurs postes de la Floride, vers le fort Saint-Augustin) et sur la flotte anglaise de Terre-Neuve.

Sa Majesté agréa son projet, lui accorda cinq navires et deux flûtes, auroit même pris intérêt dans cet armement, qui étoit prêt à se mettre en mer, quand les affaires de l'Etat obligèrent de prendre trois de ses navires tous armés pour être employés ailleurs : c'est ce qui paroît par la lettre que M. de Pontchartrain lui ecrivit le 15 octobre 1703.

Le sieur d'Iberville ne se rebuta pas de ce contre-temps, il forma un autre projet qu'il se proposoit d'exécuter avec *le Pélican, la Renommée* et une petite fregatte; ces vaisseaux lui furent accordés : ensuite les affaires de l'Etat ne permettant pas ce depart, ce projet fut encore sans execution, comme il paroît par la lettre du 23 janvier 1704.

Enfin M. de Pontchartrain ayant souhaitté que M. d'Iberville vint à Paris, il lui envoya son congé à la fin de 1704. Il s'y rendit, il y tomba ensuite si grièvement malade, que la dame son epouse y vint en poste de la Rochelle avec le sieur de Serigny, son frère.

Sa santé s'etant retablie, il projetta l'armement qui fut agréé en 1705 et exécuté en 1706. Quoique son secret eût été divulgué dans les isles et chez les ennemis, il ne laissa pas de subjuguer une de leurs isles, il prit plusieurs vaisseaux, nombre de nègres, et voulant exécuter son dessein proposé en 1703 sur la flotte de Virginie et sur celle de Terre-Neuve et contre les colonies angloises, depuis la Caroline jusqu'à Bacton, il se rendit à la Havanne, où il mourut le 9 juillet 1706.

Voilà quels ont été les services du sieur d'Iberville : on voit que pendant vingt ans qu'il les a rendus, en temps de guerre, il n'a pas été un an sans faire quelques actions nouvelles, également périlleuses et glorieuses aux armes du roy : pendant la paix il s'est sacrifié à la découverte et à l'établissement de la Louisiane, qui est un des plus beaux et des plus riches pays du monde.

Tant qu'il a vécu il a soutenu cette garnison et colonie naissante, non-seulement par ses services et conseils, mais par de grosses sommes de son bien qu'il a avancées sans intérêt, les tresoriers n'etant pas en etat d'y fournir ; cependant c'est de celà même qu'on prend un des prétextes d'opprimer sa famille.

Les sommes provenantes de ce dernier armement qu'il a fait, qui lui a coûté la vie, et à ses enfants la plus grande perte qu'ils puissent faire, ont réveillé la convoitise de ceux qui ont esperé qu'à la faveur de ce décès et de leur autorité ou crédit, ils pourroient disposer de la meilleure partie des biens de cet armement, sinon pour toujours, du moins pour un si long temps que la jouissance égaleroit le capital.

Dans cette vue, quoiqu'ils se fussent emparés de tout par autorité, effets, argent

et papiers de l'armement, ils ont suscité des procès sans fin à la succession du sieur d'Iberville, pour lui faire payer les mêmes effets qu'ils avoient reçus, non pas devant des juges ordinaires auxquels la connaissance en appartenoit, mais devant des commissaires du conseil, et il y a huit ans que la dame de Bethune, veuve du sieur d'Iberville, et ses quatre enfants mineurs, gémissent sous des procedures et des chicanes sans fin.

Le sieur d'Iberville n'auroit pas dû attendre à sa mort, qu'on eût pu abuser de l'autorité de M. de Pontchartrain, qui lui a écrit tant de lettres gracieuses et remplies de promesses, pour détruire la fortune de sa veuve et de ses enfants, par des procédés et des procédures inouïes et injustes, comme on le verra par la remontrance ici attachée. (Suit la pièce indiquée.)

(3) Après avoir rappelé ces observations des premiers navigateurs français qui virent des Patagons, Frézier rappelle ce que rapportent les plus anciennes relations sur ces mêmes Patagons. « Antoine Pigafeta, à qui nous devons le journal de Magellan, dit que dans la baie de Saint-Julien, par le 49e degré et demi de latitude, les Espagnols virent plusieurs géants si hauts, qu'ils n'atteignaient pas à leur ceinture. Barthelemy-Léonard d'Argensola, dans l'*Histoire de la conquête des Moluques*, dit que le même Magellan prit dans le détroit des géants qui avaient plus de dix pieds de haut. (Frézier a eu soin de mettre le pied français.) Sebald-de-Wert, étant mouillé dans la baie Verte au détroit de Magellan, vit sept pirogues pleines de géants, qui pouvaient avoir dix à onze pieds de haut. Les Hollandais les combattirent et les épouvantèrent tellement avec leurs armes à feu, que ces Indiens arrachèrent des arbres pour se mettre à l'abri des balles de mousquet. Olivier de Noart, qui entra peu après Sebald dans le détroit, vit des hommes de dix à onze pieds. Georges Spilbergen, le 2 avril 1615, vit, sur la Terre-de-Feu, un homme d'une hauteur prodigieuse qui était sur une colline pour regarder passer des vaisseaux. Le 11 décembre de la même année, les gens de l'équipage de Guillaume Schouten, étant dans le port Désiré, furent attirés à la montagne par de grands tas de pierres arrangés d'une manière particulière, sous lesquels ils trouvèrent des ossements humains de neuf à dix pieds de longueur. » On pourrait ajouter à ces récits, rappelés par Frézier, bien d'autres encore du même genre que l'on trouve dans les vieilles relations. On verra dans la navigation de Bougainville, la taille des Patagons descendre peu à peu à des proportions moins extraordinaires.

(4) *Journal des observations physiques, mathématiques, botaniques, etc., faites* par Louis Feuillée, *religieux minime*, 3 vol. in-4°. Paris, 1714 et 1715. — *Relation d'un voyage de la mer du Sud aux côtes du Chili et du Pérou, pendant les années* 1712, 1713 et 1714, par M. Frézier, *ingénieur ordinaire du roi* 1 vol. in-4°; 1716.

(5) « La rade de Mardick, couverte du banc de Brac et de six autres bancs, a deux ou trois lieues de longueur, et on y peut mouiller par neuf ou dix brasses d'eau, également à l'abri des orages et des attaques des ennemis qui, obligés d'arriver par deux passes assez etroites, se trouveraient foudroyés par le canon de la tête des jetées et en danger de périr sur les bas-fonds. Par le moyen d'une écluse et d'un nouveau canal, des bâtiments considérables seraient entrés dans ce port, devenu, pendant la paix, le centre du commerce du nord, et, dans la guerre, l'asile assuré des armateurs qui, n'y étant qu'à quatorze lieues du cap du Nort-Norland, s'y ren-

draient en deux heures, et intercepteraient, avec autant de certitude que peu de danger, toutes les flottes destinées pour la Grande-Bretagne. » (*Histoire de la puissance navale de l'Angleterre*, par Sainte-Croix.)

(6) Voltaire conteste ce mot; mais les raisons qu'il apporte à l'appui de son opinion sont elles-mêmes fort contestables. Louis XIV, selon Voltaire, avait trop de réserve et de politique pour s'exprimer ainsi. Néanmoins, s'il faut en croire Saint-Simon, Louis XIV serait encore allé beaucoup plus loin : « Cet ambassadeur (lord Stairs), dit-il, était même si peu mesuré dans les audiences qu'il demandait fréquemment et avec la plus grande hauteur, que *le roi prit le parti de ne le plus entendre.* » (*Mémoires de Saint-Simon*, vol. XII, p. 128.)

(7) Nous avons dit, à la fin de la note première du chapitre IV du présent volume, que nous renvoyions à la note sept du chapitre V, terminant le règne de Louis XIV, pour donner encore quelques précieux documents inédits jusqu'à ce jour sur Tourville et Jean Bart.

Les documents relatifs à Jean Bart qui suivent tranchent une question qui était restée incertaine, celle de savoir si cet illustre marin (sur le compte duquel il n'a été rien écrit de biographiquement sérieux que par Faulconnier, dans son excellente *Histoire de Dunkerque*, et, si l'on veut encore par Poirier, dans son éloge historique de ce marin, publié en 1807) était, oui ou non, dépourvu d'éducation première à ce point de n'avoir point même été capable de *signer son nom*, comme le disent les *Mémoires de Forbin*. Bien qu'embarqué dès l'âge de douze ans, il n'était pas probable, comme nous l'avons déjà fait observer, que Jean Bart, appartenant à une famille d'armateurs assez riches, n'eût pas même appris à écrire; mais ce qui paraît très-possible c'est qu'ayant passé sa jeunesse dans une province où le Flamand était considéré comme langue nationale et alors d'usage presque exclusif à Dunkerque, il n'ait su écrire convenablement que dans cette langue. Il est bon de faire remarquer que Forbin avoue, dans ses *Mémoires*, que Jean Bart avait sur lui l'avantage de savoir l'anglais. Le marin dunkerquois savait aussi très-bien le hollandais. Il possédait, en dehors même de la pratique, des principes de sciences exactes, mathématiques et astronomie. Tout cela dénote, on en conviendra, quelque éducation chez lui. Il est certain toutefois qu'il éprouvait de la difficulté à exposer par écrit, en français, les idées les plus claires, les plus lumineuses de son esprit, et qu'il fallait avoir conversé avec lui, posséder une connaissance presque intime de son génie de marin, comme le prouve la première des pièces que nous publions revêtue de sa signature, pour prêter à des plans si abruptement et si peu clairement présentés toute l'attention qu'au fond ils méritaient. Mais de la forme même de certaines des pièces manuscrites que nous avons eues sous les yeux, il résulte que non-seulement Jean Bart en a dicté mot par mot quelques-unes, mais en a pu écrire de sa main certaines autres. Aux *Archives de la Marine*, où l'on a été longtemps à croire qu'il n'existait aucun document émanant directement de ce marin, on est certain maintenant de posséder plusieurs pièces portant la signature authentique de Jean Bart. Ce sont ces pièces maintenant classées avec l'original des lettres de noblesse de Jean Bart, que nous rendons publiques, moins deux qui sont relatives à la campagne de Dantzick pour l'élection du prince de Conti au trône de Pologne. Il n'est pas douteux que si jamais on classe et inventorie les innombrables pièces manuscrites non encore mises en ordre qui sont aux *Archives de la Marine*, on ne découvre plusieurs autres documents revêtus de la signature de Jean Bart. On remarquera que cette signature a varié. Avant d'avoir reçu ses lettres de noblesse, le

célèbre marin signait : JAN BART ; après les avoir reçues, il signa : LE CHEVALIER BART, en écrivant *chevalier* en abrégé. Une autre observation que nous ferons, c'est que dans presque tous les documents imprimés du temps, y compris la *Gazette de France*, et dans un grand nombre de documents manuscrits, on trouve ce nom écrit *Baert* ou *Baërt*, avec ou sans tréma, ce qui correspondait peut-être avec la prononciation flamande.

DOCUMENTS RELATIFS AUX CAMPAGNES DE JEAN BART.

Nous avons dit page 10 de ce volume que Jean Bart avait proposé au gouvernement un plan pour l'anéantissement du commerce des Hollandais. Voici ce plan tel qu'on le trouve aux *Archives de la Marine*, signé de la main de Jean Bart et annoté par le commissaire de la marine Patoulet. Nous ne changeons rien dans cette pièce ni au style, ni à l'orthographe.

PROPOSITION ET MOIENS QUE DONNE JEAN BART POUR LA DESTRUCTION DU COMMERCE DES HOLANDOIS, TANT DE LA MER BALTIQUE, ISLANDE, GROULANDE, MOSCOUYE ET AUTRES ENDROITS DU NOORT, ESTANT LEUR GRAND, LEUR PLUS FRÉQUENT ET TRÈS CONSIDÉRABLE NÉGOCE, SANS LEQUEL L'ESTAT DE HOLANDE NE PEUT SUBSISTER.

Pour les destruire, il n'est nécessaire d'une dépence bien grande, au contraire des armements en petit nombre proprement destinez a cette destruction *.

Car il suffira d'auoir trois navires seulement scavoir de 30 a 40 pièces de canon pour battre leurs conuoys, bruler et ruyner leurs dittes flottes, à cause que les Holandois quy sont fort menagers n'enuojent encore apresent avec leurs dittes flottes pour conuoy qu'un a deux vaisseaux de 30 à 40 pièces de canon **.

Et quand mesme cet armement du Roy leur feroit dans la suitte prendre de plus grand mesure, cela augmenteroit le nombre de leurs conuoys de plus de trente nauires de guerre dont l'entretien et frois seroit fort considérable, dautant que les dittes flottes quy partent continuellement, cest à dire de temps à autres auec peu d'interualle, comme par exemple, leur première flotte pour Moscouye par dordinaire à la demye avril, et la seconde au demy juillet ; les premières partyes revenant rencontrent les autres en certain endroit comme au proposant, tout consiste d'armer sans faire bruit, comme sy les nauires estoyent donnez par Sa Majesté au tiers a des particuliers, lesquels dordinaire ne vont de compagnie et le tout affin que les dits Holandois ne prenent de plus grandes mesures pour la conservation de leurs flottes, sagisant simplement et purement de garder le secret ***.

Il en est de mesme de leurs flottes destinez pour la mer Baltique et autres régions du noort, lesquelles flottes sont tres faciles a trouuer, mais en les destruisant faut

ANNOTATIONS DU COMMISSAIRE DE LA MARINE PATOULET.

* J'ay estudié l'auis que M. Baert a donné à monseigneur, et je conuiens auec luy qu'un des meilleurs moyens de réduire les Hollandois est de ruiner leur commerce du Nord ; mais je ne conuiens pas qu'on puisse le destruire auec peu de despense.

** Ces trois nauires ne suffisent pas. Il en faudroit au moins quatre, armés aux dépends du roy, comme *le Diamant*, *le Volté*, *le Solide* et *l'Emporté*, pour combattre les conuoys, et joindre à ces vaisseaux les frégates *les Jeux*, *le Serpent*, *la Railleuse*, *la Tempeste* et *la Sorcière*, auec les trois petites frégates de 14 pieces que j'ai fait bastir cette année, armées en cours. Il ne faut pas douter qu'un pareil armement ne fist beaucoup de mal aux Hollandois et ne fust très-fructueux à monseigneur s'il uouloit l'entreprendre.

*** Il n'y a rien à dire sur cet article. Cet armement estant fait auec secret auroit infailliblement un grand succès. Il faudroit qu'il fut prest pour partir avant le 15me juillet prochain.

absoulement en bruler la plus grande partye et nen conseruer et amener ce que lon peut esquiper commodement sans oster la force aux navires du Roy ****, estant un abus très grand de croire que la guerre que l'on leurs fait aujourdhuy leur fasse tort, bien loing de cela lorsque l'on prend de temps a autres quelque batiment audits Holandois qui ont un tres grand nombre de vaisseaux marchands cela rend leur estat plus florissant, toultes leurs puissance ou grands negociants se preualent alors d'un commerce tres considerable et avantageux, qu'est celui de l'assurance, vendent d'ailleurs leurs effets et denrees avec beaucoup plus de lucre que dans une autre conioncture *****.

JAN BART.

A Dunkerque, le 3 juillet 1694.

(Voir page 47 du tome IV de notre *Histoire maritime.*)

J'ai l'honneur, monseigneur, de vous rendre compte que le 29 du mois passé je rencontrai entre le Texel et la Meuse, douze lieues au large, huit navires de guerre hollandais dont un portait pavillon de contre-amiral. J'envoyai les reconnaître; on me rapporta qu'ils avaient arrêté la flotte de grains destinée pour France, et avaient amariné tous les vaisseaux qui la composaient, après en avoir tiré tous les capitaines. Je crus dans cette conjoncture devoir les combattre pour leur ôter cette flotte. J'assemblai tous les capitaines des vaisseaux de mon escadre et après avoir tenu conseil de guerre où le combat fut resolu, j'abordai le contre-amiral monté de 58 pièces de canon, lequel j'enlevai à l'abordage après demi-heure de combat. Je lui ai tue ou blesse 150 hommes. Le contre-amiral nommé Hez de Frise (Hyde de Frise) est du nombre des blessés; il a un coup de pistolet dans la poitrine, un coup de mousquet dans le bras gauche qu'on a eté obligé de lui couper, et deux coups de sabre à la tête. Je n'ai perdu en cette occasion que trois hommes et vingt-sept blessés.

Le Mignon a pris un de ces huit vaisseaux de 50 pièces de canon.

Le Fortuné en a pris un autre de 30 pièces.

Les cinq autres restant des huit, dont un est de 58 pièces, un de 54, deux de 50 et un de 40 ont pris la fuite après m'avoir vu enlever leur contre-amiral.

J'ai amené ici trente navires de la flotte, lesquels sont en rade. J'ai donné ce combat à la vue des vaisseaux de guerre danois et suédois qui servaient d'escorte à cette flotte, qui ont été témoins de cette action sans s'y mêler. Ils sont passes aujourd'hui avec le reste des vaisseaux de charge au nombre de soixante-six voiles pour aller en France.

Demain j'aurai l'honneur de vous envoyer un plus ample détail de cette action. Je vous dirai seulement que le contre-amiral m'a dit qu'il avait reçu ordre du prince d'Orange, d'arrêter et d'envoyer en Hollande tous les vaisseaux charges de grains qu'il trouverait venir en France.

L'expres qui vous rendra cette lettre est mon fils qui a vu l'action aussi bien que le sieur Vandermeeche, mon beau-frère.

Je suis avec le profond respect que je dois, monseigneur,

Votre très-humble et obéissant serviteur, LE CHEVALIER BART.

P. S. Il y a dans les trois navires de guerre hollandais pris, plus de trois cents hommes tués ou blessés.

**** [illegible]

***** [illegible] est fort bonne, mais il faut qu'elle s'exécute par les vaisseaux du roy. [illegible] n'y trouveroient pas leur [illegible]. Cependant ce dessein ne laisseroit pas que d'être utile aux [illegible].

Fait a Dunkerque, le 2me may 1689. PATOULET.

RELATION DETAILLEE DU COMBAT DU 29 JUIN 1694

11 juillet 1794.

Je me donne l'honneur, monseigneur, de vous envoyer une relation un peu plus étendue de notre affaire de crainte que ce que je vous en ai écrit en abrégé ne vous en ait donné qu'une idée imparfaite, et j'y joins une liste de nos vaisseaux, et de ceux des ennemis en ordre de bataille, qui vous fera voir leurs forces, et la manière dont ils ont été attaqués.

Le 29 à trois heures du matin les vents étant au sud-ouest, on découvrit la flotte; elle était environ à douze lieues à l'ouest du Texel pour où elle faisait route; je fis porter dessus jusqu'à cinq heures que je reconnus qu'elle était escortée de huit vaisseaux de guerre hollandais commandés par un contre-amiral; je mis en panne à deux portées de canon d'eux et appelai les capitaines au conseil; quoiqu'ils nous parussent encore plus supérieurs en force qu'en nombre, tous les capitaines furent du sentiment qu'il fallait les attaquer s'il y avait du blé pour la France, et pour m'instruire de ce qui en était, j'envoyai de Chamblage commandant la barque longue pour tâcher de joindre quelque marchand et s'en informer; il passa sous le canon des Hollandais dont il essuya tout le feu et me rapporta que cette flotte était celle de Hecker, qu'elle était destinée pour Dunkerque, que le jour auparavant elle avait été rencontrée par l'escadre hollandaise qui s'en était emparée en tirant les capitaines d'une partie des vaisseaux les plus de conséquence et mettant de leurs gens en leur place, et l'obligeait ainsi de faire la route du Texel. Il nous parut après cela qu'il ne fallait plus hésiter à combattre et nous nous y déterminâmes sans avoir égard à la grande inégalité des forces; et comme tous les capitaines convinrent avec moi qu'il fallait brusquer l'affaire sans donner le temps aux ennemis de se reconnaître, je les renvoyai après leur avoir recommandé de faire leurs efforts pour aborder chacun le leur. Pour n'être point embarrassé par le nombre, je jugeai à propos de donner le commandement du *Portefaix* au sieur de La Bruyère, premier lieutenant du *Maure*, pour occuper un des vaisseaux que les ennemis avaient de plus que nous, et lui fis un équipage de cent vingt hommes qui furent tirés de ceux de l'autre flûte et de la barque longue. Le temps qu'il fut à s'apprêter donna aux ennemis celui de s'élever un peu au vent, parce que nous restâmes toujours en panne; *le Portefaix* se trouvait sous le vent de mon escadre, celle des ennemis revira et une partie coupa entre la flûte et nous.

Le sieur de La Bruyère prit le parti qu'il devait sans s'en étonner, fit servir en même temps que moi, passa entre le second et le troisième, essuya les bordées de quatre avec fermeté et vint chercher son poste; j'arrivai ensuite sur les ennemis. J'abordai le premier et je choisis le contre-amiral. Il avait même dessein que moi; il ne tarda pas à s'en repentir. Je l'attaquai avec tant de vigueur qu'en moins d'une demi-heure il fut enlevé. Le commandant a six blessures dont trois sont mortelles, le capitaine en second a été tué et deux lieutenants, et un autre blessé. Tous mes officiers ont sauté à bord et ont marqué beaucoup de valeur. *Le Fortune* menait la tête. Il aborda celui de la tête des Hollandais, mais ses grapins ayant rompu, leurs vaisseaux se séparèrent. Ils tinrent davantage au *Comte*, et manquèrent lorsque le vaisseau était déjà rendu; comme celui qui suivait venait à son secours, *le Comte* ne put le rejoindre. *Le Mignon* aborda deux fois; la première ayant un trop grand air, il ne put tenir, et comme celui auquel il avait affaire voulut bien être abordé, à la deuxième il l'enleva. Le capitaine et le lieutenant hollandais sont fort blessés. Un

enseigne et un garde-marine du *Mignon* y ont été aussi blessés. *L'Adroit* aborda celui auquel il devait avoir affaire. Ils furent assez longtemps à bord l'un de l'autre pour que tous ses officiers sautassent dedans avec une vingtaine d'hommes. Il s'était rendu; mais ses grapins s'étant rompus et voyant venir à lui vent arrière un vaisseau de 56 canons pour l'aborder et ne voulant point l'éviter, il envoya reprendre son monde par sa chaloupe pour lui résister. Le sieur Fricambault lieutenant de *l'Adroit*, a été tué dans le vaisseau hollandais en voulant entrer l'epée à la main sous le gaillard où l'équipage était retranché, et le sieur Gabaret blessé. *Le Fortuné* tira *l'Adroit* de l'embarras où ce gros vaisseau l'aurait pu mettre. Il porta dessus et lui fit prendre le parti de fuir. Après quoi se trouvant proche de celui que venait de quitter *l'Adroit* il le fit amener et se rendre à lui. *Le Jersey*, qui était le dernier, s'adressa comme il devait à celui de la queue; mais comme il ne voulait pas être abordé et qu'il manœuvra pour l'en empêcher, il ne put le prendre comme il souhaitait; il l'aborda et ses grapins ne tinrent pas. Après cela les cinq hollandais prirent la fuite, *le Jersey*, *le Comte*, *l'Adroit* et *le Portefaix* les chassèrent et les atteignirent. Mais comme mon vaisseau était entièrement désemparé et hors d'état de faire de la voile et que d'ailleurs il était important de s'assurer de la flotte qui dès le commencement du combat avait fait la route de Dunkerque, je les rappelai. Après avoir amariné les prises dont le commandement fut donné aux sieurs de La Bruyère, de La Tour, de La Sablière et de Ravenel, et partagé les prisonniers et l'escadre remise en état, je fis voile sur le soir pour joindre la flotte et la mettre à couvert de nouvelles insultes.

Vous voyez assez, monseigneur, par le compte que je vous rends de la manœuvre de chaque vaisseau, qu'ils ont fait tous parfaitement leur devoir et qu'on ne peut montrer plus de capacité et de valeur que tous les capitaines qui les commandaient ont fait en cette occasion.

Je suis avec un profond respect, monseigneur, votre très-humble et très-obéissant serviteur, LE CHEVALIER BART.

ORDRE DE BATAILLE DES DEUX ESCADRES.

ESCADRE FRANÇAISE	ESCADRE HOLLANDAISE.	canons.
Le Fortuné	*La Princesse-Émilie*	58
Le Comte	*L'Oudenarde*	40
	L'Oster-Stellingh	50
Le Maure	*Le Prince de Frise*	58
Le Mignon	*Le Stadenland*	50
L'Adroit	*Le Zeereepe*	34
Le Portefaix (*Flûte*)	*Le Défenseur des défenseurs*	44
Le Jersey	*La Ville de Flessingue*	54

CAMPAGNE DE JEAN BART, EN 1696.

(Voir pages 57 et suivantes du tome IV de l'*Histoire maritime*.)

A Cockalf, ce 12 juillet 1696.

Monseigneur,

Trois corsaires de Dunkerque qui ont relâché ici avec une prise hollandaise, le 10 de ce mois, et qui retournent à Dunkerque en droiture, m'ont fourni une occa-

sion favorable pour vous mander ce qui s'est passé dans notre croisière; quoique j'aie eu l'honneur de vous le marquer par une lettre que je vous ai écrite par la poste et dont voici la copie que je vous envoie croyant qu'elle vous sera plus tôt rendue que l'autre qui doit faire un long circuit devant que d'arriver en France.

Après trente et un jours de croisière sans rien trouver, je joignis le 18 juin une flotte hollandaise que j'attendais depuis quinze jours sur les avis que j'en avais eus à la mer. Elle était d'environ quatre-vingts bâtiments marchands escortés par cinq vaisseaux de guerre dont il y en avait deux de 44 canons, deux autres de 38 et un autre de 24 pièces. Je les attaquai et j'eus le bonheur d'enlever les cinq ennemis après un combat très-opiniâtre où j'eus quinze hommes de tués dont M. de Cargueres est du nombre, et quinze blessés dont cinq ou six qui seront estropiés; et ensuite je pris cinq grosses flûtes toutes chargées de mâts, blés et goudron.

Chaque capitaine, monseigneur, vous rendra compte de la part qu'il y a eue et de la conduite de ses officiers. Pour ce qui me regarde en particulier, après avoir fait rendre celui de 24 pièces à coups de canon et de mousqueterie, j'enlevai le commandant à l'abordage qu'il ne me refusa pas et ensuite je donnai dans la flotte où je pris neuf flûtes de six à sept cents tonneaux. J'aurais détruit toute la flotte sans une escadre de douze vaisseaux de guerre hollandais qui ont été témoins de notre combat. Comme elle m'était fort supérieure en nombre et en grosseur et qu'elle avait vent arrière sur moi avec un bon frais et que je ne pouvais pas sans compromettre beaucoup les armes du roi entreprendre de soutenir contre cette escadre, je fus obligé de faire brûler toutes mes prises marchandes aussi bien que les quatre vaisseaux de guerre; ayant donné celui de 24 canons, après les avoir encloués et mouillé les poudres pour me décharger des prisonniers qui m'auraient fort embarrassé si j'avais été obligé de donner un second combat, et qui m'auraient d'ailleurs consommé tous mes vivres. Tout cela fut exécuté avec tant de diligence et si à propos que les ennemis n'étaient qu'à deux portées de canon de moi lorsque je commençai de faire servir.

Comme tout le reste de la flotte s'est trouvé séparé et sans convoi, je ne doute pas, monseigneur, que les exprès de Dunkerque n'aient achevé de la détruire, et il y en a eu deux qui donnèrent dans la flotte dès le commencement du combat, lesquels je couvris par ma manœuvre avec toutes leurs prises pendant tout le temps que les ennemis me chassèrent, ce qui fut jusqu'à la nuit. Ainsi je compte que cette flotte qui était de très-grande conséquence pour les ennemis, sera presque toute prise par nos exprès qui croisaient à l'ouverture du Texel, dont je n'étais qu'à quatre lieues et demie.

M. Vergier, qui a été témoin de tout ce qui s'est passé, vous envoie, à ce qu'il m'a dit, une relation très-exacte et plus détaillée que ma lettre; ainsi je remets à mon retour à vous informer de tous les détails de ma campagne.

Il me reste à vous marquer la satisfaction que j'ai de la valeur et bonne conduite de tous messieurs les capitaines en cette occasion.

Je n'ai pu, monseigneur, vous écrire plus tôt, n'en ayant trouvé aucune occasion. J'ai relâché à Cockalf où l'on travaille avec toute la diligence possible à nous faire de la bière, et j'en partirai aussitôt qu'elle sera faite.

J'ai eu avis qu'il y a quinze navires anglais depuis 60 jusqu'à 40 canons commandés par un vice-amiral bleu qui croisent pour moi entre le Dogre-Banc et le Vlie. C'est par un capitaine marchand, que j'ai trouvé ici et qui a été à leur bord, que j'ai appris cette nouvelle; ainsi cela est certain.

J'ai appris aussi par le sieur Remy, consul à Heker, que les douze vaisseaux de guerre qui nous ont donné chasse le jour du combat, étaient venus mouiller à trois

l[illegible]ues du dit port après avoir conduit une grande flotte jusqu'à l'entrée du Sund, et cela dans l'espérance de me joindre, puisqu'ils ont tenu une frégate sous voiles pendant les trois jours qu'ils ont resté mouillés. Il m'a donné l'état de leurs forces que je vous marque ici.

Savoir :

Deux vaisseaux de 72 canons.
Un autre de . . . 66 »
Deux autres de. . 64 »
Trois autres de. . 50 »
Deux autres de. . 46 »
Un autre de. . . . 40 »
Un autre de. . . . 34 »

Ainsi vous verrez, monseigneur, que je n'avais pas eu affaire à partie égale.

Je suis avec un très-profond respect, monseigneur, votre très-humble et très-obéissant serviteur,

LE CHEVALIER BART.

JOURNAL DE NAVIGATION DU SIEUR VERGIER, OU RELATION DÉTAILLÉE DU COMBAT RENDU LE 18 JUIN, PAR M. BART, CONTRE UNE FLOTTE HOLLANDAISE VENANT DE LA MER BALTIQUE. (Voir page 57 du présent volume.)

A C[illegible], ce 1er j[illegible] 1696.

« Monseigneur, vous avez été informé avec quelle conduite et avec quel bonheur M. Bart sortit le 17 mai à dix heures du soir de la rade de Dunkerque malgré quatorze vaisseaux ennemis qui nous y gardaient.

Depuis ce jour jusque au dernier mai nous avons croisé entre le Vlie et le sud du Dogre-Banc, sans y rien rencontrer.

Le 1er juin nous trouvâmes à trente-huit lieues au nord du Texel deux bâtiments danois venant de Ileker, dont les capitaines nous dirent qu'il y avait à Christiania en Norwège une flotte de quarante bâtiments hollandais, et qu'on y en attendait une autre de pareil nombre de la mer Baltique; qu'elles devaient se joindre et faire ensemble voile au Texel sous l'escorte de sept vaisseaux de guerre depuis 24 jusqu'à 50 canons.

Sur cet avis, et pour rencontrer plus sûrement cette flotte, M. Bart prit la résolution de changer sa croisière, et alla prendre celle d'entre le cap Derneus et le nord du Dogre-Banc.

Le 9 juin nous rencontrâmes à trente lieues au sud-ouest de Derneus deux bâtiments, l'un danois, l'autre suédois, venant du Texel, qui nous apprirent qu'il y avait au Vlie une flotte de deux cents voiles prêtes à partir pour la mer Baltique, qu'il y avait déjà au Vlie huit vaisseaux de guerre depuis [illegible] jusqu'à 40 canons, et qu'on y en attendait quatre autres du Texel, depuis 50 jusqu'à 60, qui tous ensemble devaient la convoyer.

Ce second avis obligea M. Bart de changer encore une fois sa croisière, et d'aller reprendre la première que nous avions tenue, c'est-à-dire celle d'entre le Vlie et le sud du Dogre-Banc, cet endroit étant le passage nécessaire de l'une et de l'autre flotte.

Le [illegible] juin nous [illegible] à [illegible]ze lieues au nord du Vlie sept bâtiments danois qui en revenaient, lesquels nous confirmèrent la nouvelle de la flotte qui y était prête à partir pour la mer Baltique.

Le 17 juin à sept heures du soir, étant à environ seize lieues nord du Texel, et le

vent étant nord-nord-ouest nous découvrîmes à six lieues au vent à nous une flotte qui nous parut très-nombreuse, mais dont, à cause de l'éloignement, nous ne pûmes rien discerner, sinon qu'elle faisait le sud-sud-ouest. Le même soir et peu d'heures après cette découverte, nous parlâmes à quelques bâtiments danois venant de Norwège, qui nous apprirent que cette flotte était celle que nous attendions de la mer Baltique, qu'elle était composée d'environ quatre-vingts bâtiments marchands, et convoyée par cinq vaisseaux de guerre, trois anglais depuis 50 jusqu'à 60 canons, et deux hollandais de 30 à 40.

Sur cet avis, M. Bart assembla les capitaines pour examiner ce qu'il y avait à faire. Son sentiment, qui se trouva celui de tous les autres capitaines, fut d'observer toute la nuit les ennemis, et d'aller le lendemain les attaquer, et que sans s'amuser à canonner, ce qui pourrait donner aux bâtiments marchands le temps de se sauver, il irait aborder le commandant; que *le Jersey* et *le Mignon* aborderaient les deux autres anglais; et que *l'Adroit*, et *le Comte* feraient la même manœuvre à l'égard des deux hollandais. Mais comme parmi les trois anglais il pouvait y en avoir de beaucoup plus forts que les nôtres, il ordonna à *l'Alcyon*, et au *Milfort* de se tenir parés pour pouvoir aller soutenir l'abordage de celui de nos vaisseaux qui se trouverait moins fort que celui des ennemis qu'il attaquerait.

Nous nous tînmes toute la nuit à la cape, le vent étant toujours nord-nord-ouest, mais faible, en sorte que, les ennemis ayant toute la nuit continué leur route au sud-sud-ouest, le lendemain à la pointe du jour nous nous trouvâmes à environ deux lieues sous le vent à eux, et à dix lieues au nord-nord-ouest du Texel.

Deux petits corsaires de Dunkerque vinrent avant le jour parler à M. Bart. Il leur ordonna de le suivre et de se jeter dans la flotte dès qu'ils le verraient aux mains avec les vaisseaux de guerre.

Sitôt que l'éclaircie nous eut permis de reconnaître la route des ennemis, M. Bart fit signal d'ordre de bataille; et ensuite pour leur gagner le vent, il courut deux bordées l'une à l'ouest, l'autre au nord-est, environ deux lieues chacune, et à mesure que nous approchâmes, nous découvrîmes que l'avis que les Danois nous avaient donné la veille n'était pas tout à fait juste; qu'il y avait à la vérité dans cette flotte cinq vaisseaux de guerre, mais qu'ils étaient tous hollandais et bien moins forts qu'ils ne nous l'avaient dit.

M. Bart ayant par sa seconde bordée gagné le vent aux ennemis, mit le signal d'abordage, et fit vent arrière sur eux environ à six heures du matin; *le Jersey* était à la tête, ensuite *l'Alcyon*, *le Maure*, *le Mignon*, *l'Adroit*, *le Comte* et le *Milfort*.

De leur côté les ennemis nous voyant tomber vent arrière sur eux se prolongèrent pour couvrir leur flotte ayant l'amure à stribord. A notre approche ils revirèrent par la contre-marche, et prenant leurs amures à bâbord, ils nous attendirent à petites voiles, les vaisseaux de guerre à la tête et en ligne; pendant que les bâtiments marchands arrivèrent vent arrière pour s'éloigner à la faveur du combat.

Leurs vaisseaux de guerre et leur ordre de bataille étaient: *le Comte de Solmes*, de 38 canons, commandé par le sieur Marmart, *le Weldam*, de pareille force, commandé par le sieur Sweers, *la Maison-de-ville-de-Harlem*, de 44 canons, commandé par le sieur Bokem, celui-là était commandant de l'escadre. *Le Den Arent*, de 24 canons, commandé par le sieur Hailewin, et *le Sordslek*, de 44 canons, commandé par le sieur Vandenberg.

M. Bart choisit le commandant, et fit gouverner sur lui. Mais comme les ennemis se tenaient fort serrés, il fut obligé, en prenant son aire pour prolonger le vaisseau qu'il voulait aborder, de prolonger aussi *le Den-Arent*, auquel il donna vergue à

vergue toute sa bordée, et fit sur lui un si grand feu de mousqueterie, qu'il le mit hors de combat. Ce vaisseau quoique petit nous répondit très-vigoureusement, et comme nous courions toujours de l'avant, il vint à notre arrière, où il recommença à nous canonner à portée de pistolet. Mais M. Bart s'en étant aperçu, fit passer de la mousqueterie sur le couronnement et sur la galerie, à la vue de laquelle ce vaisseau demanda quartier, et amena son pavillon. Il fut amariné par *le Milfort* qui y mit M. de Vieuxchamps, lieutenant de vaisseau, pour le commander.

Ensuite M. Bart alla aborder le commandant hollandais, et l'enleva après une heure de défense très-vigoureuse. Le sieur de Flagmarton, volontaire anglais embarqué sur *le Maure* par ordre du roi, sauta le premier à l'abordage, et fut en même temps suivi de plusieurs officiers et gardes-marine. Et quoiqu'il ne doive cet avantage de primauté qu'à la situation où il se trouva, il fut si attentif à s'en servir et fit d'ailleurs si bien son devoir que cela devient un mérite pour lui. MM. Du Conseil, de La Pédière, Bart le fils, de Combruy, de La Thomelle, de Busca, en un mot tous les officiers du *Maure* y firent tout ce qu'on pouvait attendre de bons officiers et de bons soldats. Cet abordage fut fait le premier, et fut fini à neuf heures du matin. Nous eûmes tant par le feu du petit vaisseau que par celui du gros, quinze hommes de tués, et seize blessés.

D'un autre côté *le Jersey*, commandé par M. Doroigne, et *l'Alcyon*, commandé par M. de Saint-Pierre, qui étaient à notre tête abordèrent et enlevèrent l'un *le Comte de Solmes*, et l'autre *le Weldam*, sans autre accident que la longue résistance que firent ces deux vaisseaux. *Le Jersey* eut en cette occasion cinq hommes tués et dix blessés. *L'Alcyon* eut trois hommes tués et douze blessés. *Le Mignon*, commandé par M. de Saint-Pol et qui était de notre arrière arriva sur *le Saulsdek*. Mais dans le temps qu'il le prolongeait ce vaisseau lui donna sa bordée si heureusement qu'il lui coupa sa barre de gouvernail et presque toutes ses manœuvres. Cet accident l'ayant mis hors d'état de gouverner, il ne put accrocher le vaisseau hollandais, et fut oblige de le canonner vergue à vergue pendant une demi-heure. Ensuite le vaisseau ennemi, qui avait sur lui l'avantage du gouvernail et des manœuvres, fit ralinguer ses voiles et lui gagna au vent, mais de si près que le beaupré du hollandais se prit dans l'arrière de l'autre. Mais *le Mignon*, par le moyen de ses voiles acculées s'étant retrouvé par le travers de ce vaisseau du côté de bâbord et sous le vent, lui donna de ce côté-là une bordée si à propos qu'il l'obligea d'amener son pavillon; et comme, son pavillon amené il tira encore deux coups de canon sur *l'Adroit* qui suivait *le Mignon*, M. de Villeluisant lui répondit de toute sa bordée et y envoya sa chaloupe pour l'amariner, étant plus paré pour cela que *le Mignon* à qui il appartenait. M. de Villeluisant y mit M. Du Rivaut, capitaine de frégate pour le commander. *Le Mignon* eut en cette occasion quatre hommes tués et dix-huit blessés. M. de Saint-Pol m'a paru fort content de tous ses officiers en cette occasion, et surtout du sieur de Vandremès qui sert sur *le Mignon* en qualité d'enseigne.

Comme il n'y avait que cinq vaisseaux ennemis, que de ces cinq vaisseaux M. Bart en avait enlevé ou fait rendre deux, et que les trois autres étaient tombés par leur situation au *Jersey*, au *Mignon*, à *l'Alcyon*, il ne resta rien à faire pour *l'Adroit*, pour *le Milfort* ni pour *le Comte*, et vous croirez aisément, monseigneur, que ce fut au grand regret de MM. de Villeluisant, de La Bruyère et de Benneville qui les commandent.

Dès que M. Bart fut maître du vaisseau qu'il avait attaqué, et qu'il vit tous les autres rendus, il fit déborder, mit le signal pour donner dans la flotte, et y donna tout le premier, faisant amener les bâtiments à coups de canon, et y envoyant une chaloupe pour les brûler. Les autres firent la même chose.

Lorsque nous avions commencé à faire vent arrière sur les ennemis, on avait averti M. Bart qu'on découvrait à six lieues au vent à nous une flotte qui paraissait plus nombreuse encore que celle que nous allions attaquer. A midi et lorsque nous étions occupés à chasser les bâtiments marchands, il fut averti par les matelots de découverte, qu'on ne voyait plus cette flotte mais qu'il paraissait à deux lieues au vent à nous treize gros bâtiments qui semblaient vaisseaux de guerre et qui venaient sur nous vent arrière.

M. Bart les ayant reconnus lui-même pour vaisseaux de guerre entre lesquels il jugea qu'il y en avait cinq au-dessus de 60 canons, les autres de 36 à 50, il mit en panne, et fit aux vaisseaux de son escadre le signal de cesser la chasse et de se rallier auprès de lui.

Les capitaines rassemblés, il fut jugé à propos de retirer nos équipages des vaisseaux de guerre hollandais, de mettre tous les équipages prisonniers dans celui de 24 canons pour les renvoyer en Hollande, après en avoir encloué les canons et mouillé les poudres, et ensuite de brûler les quatre autres.

Ce parti était le seul bon à prendre en cette occasion, parce que les vaisseaux hollandais que nous avions pris allant mal naturellement et étant d'ailleurs fort désemparés du combat, seraient infailliblement retombés entre les mains des ennemis avec une bonne partie de nos équipages qui y avaient été jetés, si nous avions entrepris de les emmener, et que d'ailleurs il y aurait eu une témérité très-dangereuse pour le service à tenter de les défendre et de les soutenir contre une escadre aussi supérieure à la nôtre qu'était celle qui nous chassait, surtout nos équipages se trouvant fort affaiblis par l'amarinage de ces prises. Quant au parti de mettre tous les matelots hollandais dans le vaisseau de vingt-quatre canons et de les renvoyer en Hollande, c'était aussi une chose indispensable parce que ces équipages, montant à plus de mille hommes, auraient consommé presque tous nos vivres et nous auraient obligés de retourner en France bien plus tôt que vous ne l'avez destiné.

Cette résolution prise chacun s'en retourna à son bord pour l'exécuter.

Cependant l'escadre ennemie tombait toujours sur nous vent arrière, mais quand elle fut à environ demi-lieue au vent à nous, elle mit en panne comme pour être témoin de l'incendie de ses vaisseaux, mais apparemment pour tenir conseil sur ce qu'il y avait à faire. Cette mauvaise manœuvre nous donna le temps d'exécuter ce qui avait été résolu. Nos équipages furent retirés des prises ; les Hollandais furent mis dans le petit vaisseau à l'exception des officiers-majors, et d'environ deux cent trente matelots qu'on n'eut pas le temps ou qu'on ne put y transporter à cause de leurs blessures, et le feu fut mis aux quatre autres vaisseaux de guerre.

Dès que les ennemis s'aperçurent que nous brûlions leurs vaisseaux, ils firent servir et recommencèrent à chasser sur nous à toutes voiles ; mais M. Bart et toute son escorte resta toujours en panne jusqu'à ce qu'il vît les quatre vaisseaux consumés ; ensuite il fit servir portant au ouest-sud-ouest avec ses deux huniers seulement, et se retira ainsi devant les ennemis qui avaient toutes leurs voiles dehors.

Je ne prendrai pas le soin, monseigneur, de vous marquer plus fortement la fierté de cette manœuvre : le récit le plus simple suffit pour la faire connaître.

Les ennemis nous suivirent toute la nuit ; mais à la pointe du jour nous ne découvrîmes plus que trois de leurs vaisseaux à plus de cinq lieues de l'arrière de nous ; et sur les six heures du matin on n'en vit plus du tout.

Ils ont perdu en cette occasion environ quarante bâtiments, y compris les vaisseaux de guerre et plusieurs flûtes que les deux petits corsaires de Dunkerque ont prises ou brûlées. Tous ces bâtiments étaient chargés de planches, de goudron, de chanvre, de blé et autres marchandises du Nord, et comme nous ne nous atta-

chaînes qu'à brûler les plus gros, je ne doute point que la perte n'aille à deux millions au moins pour les Hollandais. De toute cette flotte il ne s'en serait peut être pas sauvé deux bâtiments, sans l'arrivée de la seconde escadre qui, comme j'ai eu l'honneur de vous le dire, fit cesser notre chasse environ deux heures après que nous l'eûmes commencée.

Les Hollandais ont aussi perdu en cette occasion les sieurs Bokem, capitaine de vaisseau, commandant l'escadre; et le sieur Hallowin, capitaine, commandant le *Den-Arent*. Ils ont eu de blessés le sieur Marmart, capitaine, commandant le *Comte de Solmes*, et le sieur Sweers, capitaine, commandant le *Weldam*, l'un d'un coup de mousquet dans la poitrine, et l'autre d'un éclat de grenade à la jambe. Quant à la perte qu'ils ont faite de matelots et autres gens d'équipage nous n'avons pu la savoir à cause du peu de temps que leurs vaisseaux ont resté entre nos mains. Mais s'il est permis d'en juger par le nombre de leurs blessés, il faut qu'elle ait été grande, puisque nous avons embarqué dans nos vaisseaux plus de cent de leurs blessés, et qu'il y en eut autant encore qui furent renvoyés en Hollande dans la petite prise.

De notre côté nous avons eu de tués les sieurs de Cargrais, capitaine en second sur *le Maure*, de Bauchard, capitaine de frégate servant sur *le Jersey*, Du Fremet, sous-brigadier des gardes-marine sur *l'Alcyon*, et vingt-sept matelots ou soldats sur tous les vaisseaux. Le sieur Du Conseil, lieutenant de vaisseau, a été légèrement blessé à la jambe. Les sieurs d'Estapes et Joüan, gardes-marine, l'ont été aussi; le premier légèrement à la tête, et l'autre assez dangereusement d'un coup de mousquet dans les reins. A l'égard des matelots et soldats, nous en avons eu sur tous les vaisseaux cinquante-six blessés.

Si je ne vous marque rien en particulier, monseigneur, touchant ce que les officiers ont fait en cette occasion, c'est que tous ceux qui se sont trouvés en place à se distinguer, s'y sont si bien et si également comportés qu'on ne peut rien dire de l'un qui n'appartienne à tous les autres.

Le 19 juin nous fîmes route pour aller reprendre la croisière d'entre Derneus et le nord du Dogre-Banc.

Le 28 juin, étant à vingt-quatre lieues au nord-est de Derneus, nous rencontrâmes quatre bâtiments danois allant à Nieucastel, sur lesquels nous mîmes les officiers hollandais et une partie des matelots prisonniers qui nous étaient restés. Je leur fis donner pour dix jours de vivres, qui est ce que M. Bart jugea qu'il leur fallait pour leur traversée; et si ces bâtiments avaient été assez grands pour recevoir le reste, nous l'y aurions mis, soit pour épargner les vivres qu'ils nous consommeront, soit pour debarrasser nos vaisseaux.

Ces bâtiments nous apprirent que la grande flotte que nous découvrîmes le 18 juin dans le temps que nous arrivions sur celle que nous attaquâmes, était la flotte du Vlie; et que l'escadre de treize vaisseaux qui nous chassa ce jour-là, était une partie de son convoi, qui au bruit de notre canon s'était détachée pour courir sur nous, pendant que la flotte du Vlie, escortée encore par quatre vaisseaux de guerre restés avec elle, avait continué sa route dans la mer Baltique. La force de ce convoi est une preuve des effets que produit chez les ennemis une escadre commandée par M. Bart, quand ils la savent à la mer.

Le 1er juillet étant à douze lieues au large de la terre de Norwège, et le vent étant propre pour y relâcher, M. Bart prit la résolution d'y aller. Plusieurs raisons l'obligèrent à prendre si tôt ce parti. La première que quelques-uns de nos vaisseaux commençaient à manquer d'eau; la seconde que le nombre de nos malades augmentait tous les jours et que leurs rafraîchissements étaient sur leur fin dans

presque tous les vaisseaux. Et la troisième parce que étant nécessaire d'y relâcher tôt ou tard, il était à propos de le faire pendant ce mois, où il n'y a rien à espérer à la mer, pour pouvoir la tenir dans le mois d'août, qui est le retour de plusieurs flottes des ennemis.

Le 2 juillet nous apprîmes sur la côte de Norwège que l'escadre qui nous avait chassés le 18 juin, forte de treize vaisseaux hollandais, l'un de 76 canons, cinq au-dessus de 60, le reste depuis 36 jusqu'à 40, et un brûlot, croisait du côté de Heker.

Sur cet avis M. Bart prit le parti de relâcher à Coekalf, au lieu de Heker où il avait dessein d'aller, d'autant que, par la situation des lieux, avec peu de précaution, nous pouvons mettre ici nos vaisseaux hors d'insulte, quelque entreprise que puissent tenter les ennemis ; au lieu qu'à Heker, où à la vérité nous aurions eu beaucoup plus de commodité pour prendre les vivres et les rafraîchissements dont nous avons besoin, ils auraient pu nous insulter aisément, quelques précautions que nous eussions pu prendre. Et enfin hier, 3 juillet, nous entrâmes en ce port à huit heures du soir.

Voilà, monseigneur, un récit de notre navigation le plus exact que j'ai pu, et dans lequel je souhaite que vous trouviez quelque chose qui vous soit agréable, c'est-à-dire qui soit utile au service du roi et conforme à ses intentions

Pour ce qui me regarde, monseigneur, j'ai donné toute mon attention à mettre et à faire observer un bon ordre dans les choses qui sont de mon inspection.

Ce matin à la pointe du jour, nous avons mis à terre tous les prisonniers qui nous restaient. Je leur ai fait donner pour deux jours de vivres, et ils ont été renvoyés à Christiansand, où l'on nous a dit qu'il y avait quelques vaisseaux hollandais qui pourront les recevoir, il s'est trouvé parmi ces prisonniers plusieurs Flamands de Dunkerque que les Hollandais retenaient malgré eux, et quelques Italiens qui ont demandé à rester sur nos vaisseaux. Je les ai retenus, et les ai donnés en remplacement à ceux de nos vaisseaux qui ont le plus perdu de monde.

Il y a dans toute l'escadre cent quatre-vingts malades soit de fièvre ou de scorbut. Je les ai fait mettre à terre aujourd'hui, partie dans une maison, partie sous des tentes, et tous les ordres sont donnés pour qu'ils ne manquent pas de rafraîchissements. J'ai donné aussi les ordres nécessaires pour faire faire incessamment mille barriques de bière qu'il nous faudra pour le reste de notre campagne.

J'espère que par les mesures que j'ai prises, je pourrai faire fournir du pain frais et de la viande fraîche à nos équipages pendant tout le temps que nous serons ici. Ce qui prolongera notre campagne d'autant de jours que nous resterons ici et soulagera les équipages.

Il en a déjà coûté quelque argent pour le paiement des côtiers qui ont entré nos vaisseaux dans le port. Il y aura encore de la dépense à faire pour quelques réparations nécessaires aux vaisseaux ; je crois, monseigneur, qu'il faudra que je les fasse faire sur le crédit que M. Bart a en ce pays ; quoique je n'aie reçu aucun ordre de vous là-dessus, d'autant plus que vous pouvez vous assurer qu'il ne sera rien fait à cet égard qui ne soit indispensable.

Nous avons appris que les Anglais ont sur le Dogre-Banc une escadre de quinze vaisseaux. Il y a bien de l'apparence que c'est pour nous qu'elle y croise.

M. Remy, consul de la nation française à Christiansand, qui a vu l'escadre qui nous chassa le 18 juin, dit qu'elle était composée de deux vaisseaux de 72 canons, d'un de 66, deux de 64, trois de 50, un de 46, un de 44, un de 40, et un de 36, et que les quatre vaisseaux qui étaient restés avec la flotte du Vlie étaient un de 38 canons, un de 54, et deux de 36.

Je suis avec un profond respect, monseigneur, votre très-humble et très-obéissan serviteur,

VERGIER.

PROVISIONS DE MARÉCHAL DE FRANCE DU COMTE DE TOURVILLE,

VICE-AMIRAL DE LEVANT.

LOUIS, etc.

Le soin que nous avons pris depuis plusieurs années d'augmenter les forces navales de notre royaume a si bien réussi, que non-seulement nous nous sommes trouvé en état de résister par mer aux efforts que deux puissances dont les flottes avaient toujours paru formidables, ont vainement tentés contre nous, mais encore de remporter sur elles des avantages considérables, aussi bien dans les occasions générales, que dans toutes les particulières, où nos vaisseaux se sont rencontrés avec ceux de nos ennemis; et comme nous sommes persuadé que rien n'est plus capable d'exciter le zèle et la valeur de ceux qui nous servent dans le corps de notre marine que de faire connaître que les services qu'ils nous y rendent nous sont aussi agréables que ceux que nous recevons des officiers de nos troupes de terre, nous ne pouvons en donner des marques plus éclatantes qu'en élevant aux plus hautes dignités de notre royaume, ceux qui se sont distingués dans les commandements différents que nous leur avons confiés de nos escadres et de nos armées navales. C'est dans cette vue que nous avons jeté les yeux sur notre cher et bien aimé Anne Hilarion de Cotantin, comte de Tourville, vice-amiral de France, pour l'honorer de l'état et office de maréchal de France, après avoir vu par la conduite qu'il a tenue dans toutes les occasions où il s'est trouvé, combien il était digne de la juste idée que nous avions conçue de son mérite, lorsqu'en l'année 1667 nous lui donnâmes le commandement d'un de nos navires de guerre, sur la réputation que lui avaient acquise les combats où il s'était trouvé avant que d'entrer dans notre service, premièrement en sautant le premier dans un vaisseau turc qui fut abordé et pris lorsque ledit comte de Tourville faisait ses caravanes en qualité de chevalier de Malte, secondement dans un combat de galère à galère, d'autant plus singulier que ces occasions se rencontrent fort rarement, que dans celle-ci il y eut trois cents hommes tués de part et d'autre, et que la galère turque armée de cinq cents janissaires tomba au pouvoir de celle de la religion de Malte, dans laquelle il combattait; troisièmement dans les différents combats qu'il donna au Levant, et particulièrement dans celui où il soutint pendant huit heures avec un seul navire tout l'effort de six vaisseaux d'Alger, et sortit à son honneur de cette occasion. Enfin, lorsque se trouvant engagé à combattre dans le port Dauphin contre trente-six galères, il les obligea de se retirer avec perte de cinq cents hommes de leur équipage. Il confirma depuis qu'il fut dans notre service la bonne opinion que nous avions de lui, et il nous donna des marques de sa fermeté, lorsque le navire qu'il commandait dans la flotte que nous avions fait joindre à celle d'Angleterre, ayant été percé à l'eau de plusieurs coups de canon dans le combat qui fut donné à Soltzbay contre la flotte des États généraux, il se fit radouber sans sortir de la ligne, nous ne fûmes pas moins satisfaits de sa valeur et de sa bonne conduite dans les autres combats qui se donnèrent alors dans la Manche; et l'ayant fait passer ensuite dans la mer Adriatique, il y brûla un vaisseau ragusois sous la ville de Barlette, et s'empara d'un autre vaisseau monté de 50 pièces de canon et chargé de blé qu'il mena fort à propos au secours de la ville de Messine. Le port de Reggio ne put garantir les vaisseaux que nos ennemis croyaient y avoir mis en sûreté; il en brûla quinze dans

ce port, et ne bornant pas à cette expedition les services qu'il nous rendait, il entra dans le port d'Agouste à la tête de notre armee, contraignit le fort d'Arolas d'arborer notre pavillon, et obligea les autres forts de suivre cet exemple et de se rendre aussitôt. La presence de quinze bâtiments algeriens que nous regardions alors comme ennemis, ne l'empêcha pas de brûler un polacre dans le port de Suze sur la côte d'Afrique, et pas un d'eux n'osa s'y opposer, non plus que Mezzomorto, qui commandait un navire monte de quatre cents hommes d'equipage. Après des preuves aussi signalées de son courage, nous ne pouvions choisir personne qui s'acquittât mieux que lui des fonctions de chef d'escadre, dont nous lui donnâmes la qualite en l'annee 1677. Et l'ayant envoye sous les ordres du feu marechal de Vivonne, il se trouva au fameux combat donné devant Palerme, où le navire amiral d'Espagne, monte de douze cents hommes d'equipage et huit autres navires de guerre furent brûlés. Mais si sa valeur a paru en tant de différentes occasions, il ne donna pas de moindres marques de son intrépidité, et du désir qu'il avait de remplir ses devoirs jusqu'à la dernière extrémité, lorsque repassant de la mer Méditerranée dans l'Ocean, en l'année 1679, il essuya une tempête si rude à la hauteur du cap de Finistère que son vaisseau s'ouvrit, et ne pouvant avoir de secours dans ce pressant danger, il ne voulut point l'abandonner qu'il n'eût fait mettre dans sa chaloupe et dans son canot tous ceux que ces deux bâtiments purent contenir, et voyant alors qu'il n'y avait plus d'esperance de sauver ce navire que la mer abîma peu de temps après, il se jeta à la nage, et fut assez heureux pour gagner un canot qui venait à son secours. Les services qu'il continuait de nous rendre méritant aussi des récompenses de notre part, nous lui donnâmes au mois de janvier de l'année 1682, la charge de lieutenant général de nos armées navales, et s'étant trouvé en cette qualité sur notre flotte lorsqu'elle alla bombarder la ville de Gênes, en l'année 1684, il descendit le premier à terre suivi des troupes commandées, pour le debarquement et malgre le grand feu des ennemis, il força a la tête des grenadiers leurs retranchements l'epee à la main. Le peu d'effet que les bombes tirées pendant la nuit faisaient contre Alger lui inspira le dessein de faire avancer les galiotes pour en tirer pendant le jour, et en ayant lui-même posté trois malgré la nombreuse artillerie dont les ennemis faisaient des décharges continuelles, il les intimida tellement par cette hardiesse et par le succès qu'elle eut, qu'enfin lassés des pertes qu'ils souffraient, ils se soumirent aux conditions que nous avons voulu leur imposer, et rendirent un nombre très-considérable d'esclaves chrétiens de toutes les nations. Il acquit une nouvelle gloire par le refus que le vice-amiral d'Espagne qu'il rencontra en mer fit en l'année 1688 de rendre les honneurs dus à notre pavillon, et quoique le vaisseau que montait le comte de Tourville ne fût armé que de 54 pièces de canon, et trois cent soixante hommes d'equipage, il attaqua néanmoins celui que commandait Papachim en qualité de vice-amiral d'Espagne, monté de cinq cents hommes d'équipage et de 70 pièces de canon, et avec des forces aussi inégales, l'ayant abordé par son beaupré, il l'obligea de rendre à notre pavillon le salut qu'il avait refusé. La jonction des flottes anglaise et hollandaise ne put l'empêcher d'entrer en leur presence dans le port de Brest avec une escadre composée de vingt de nos vaisseaux en l'année 1689; et lui ayant donne à la fin de cette même annee, la charge de vice amiral des mers du Levant, il fit voir combien il était digne des grâces qu'il recevait de nous, par la gloire qu'il s'acquit et à tout le corps de notre marine, dans la fameuse bataille donnee dans la Manche et appelée de Beveziers, où les Anglais et les Hollandais joints ensemble furent defaits par notre armée navale avec perte de seize de leurs plus gros vaisseaux, dont ils furent obliges d'en brûler eux-mêmes quelques-

uns, et de plusieurs brûlots; enfin le combat qu'il donna l'année dernière, contre les flottes de ces deux nations a fait voir à toute l'Europe le fondement certain que nous devons faire sur nos forces navales, puisque quarante-quatre de nos vaisseaux soutinrent pendant onze heures l'effort de quatre-vingt-dix navires ennemis, et se seraient retirés sans perte, après une résistance qui n'a point d'exemple, si les vents n'eussent été aussi contraires qu'ils le devinrent; mais cet accident ne pouvant diminuer le mérite que le comte de Tourville s'est acquis dans cette occasion par la valeur et l'intrépidité qu'il y a fait paraître, nous avons aussi estimé que nous ne pouvions nous dispenser de faire connaître la satisfaction que nous avons des services importants qu'il nous a rendu pendant le cours de sa vie. Pour ces causes, etc.

CHAPITRE VII.

(1) Les *Dossiers de Barrailh* et les *Cartons politiques* aux *Archives de la Marine*, nous ont fourni les matériaux nécessaires pour écrire cette expédition, que l'on ne connaissait guère que par le récit plus brillant que solide, et en tous cas extrêmement succinct, qu'en a laissé Voltaire dans son *Précis du siècle de Louis XV*. Nous avons eu aussi sous les yeux la correspondance du comte de Plelo, du marquis de Monty, et les rapports de de Barrailh et de Lamotte-Laperouse.

(2) Les deux commissions de Renau, l'une pour les ports et les vaisseaux, l'autre pour les colonies, se trouvent dans son dossier aux *Archives de la Marine*. Ce dossier est l'un des plus riches de ceux que possèdent les *Archives*. La pièce suivante qui n'y a été jointe que postérieurement à une partie de notre travail, développera, et rectifiera au besoin, le combat livré par Petit-Renau au vaisseau *le Barkley-Castle*, duquel nous avons parlé page 50 de ce volume.

LETTRE DE RENAU AU MINISTRE

SUR LE COMBAT DU VAISSEAU FRANÇAIS *le Bon* ET DU VAISSEAU ANGLAIS *le Barkley-Castle*.

« Brest, le 2 avril 1694.

« Monseigneur, aussitôt que je vis arriver les vaisseaux des Indes au Port-Louis, j'en partis à cause que le temps se gâtait, et que j'avais peur que le vent d'aval ne nous y retînt trop de temps. Nous trouvâmes du mauvais temps à la mer pendant sept ou huit jours, après quoi il nous permit d'aller à notre croisière; mais n'y trouvant pas M. de La Galissonière, je crus, monseigneur, que le roi ne trouverait pas mauvais que le peu de temps qui me restait à demeurer à la mer, j'allasse croiser sur les Sorlingues parce que c'est l'endroit où sont les gardes-côtes des ennemis, pour tâcher d'éprouver *le Bon* contre quelqu'un d'eux de réputation. Le 27 de ce mois nous aperçûmes à dix heures du matin un navire au nord-nord-est de nous, environ à quatre ou cinq lieues, qui entrait vent largue dans la Manche toutes voiles hors: les vents étaient sud-sud-ouest et il y avait un peu de mer; tout aussitôt nous mîmes aussi toutes voiles hors, et nous lui donnâmes chasse. En peu de temps nous nous aperçûmes que nous le joignions à vue d'œil, et comme il ne changeait point de route, nous le prîmes pour un vaisseau de guerre qui était bien aise qu'on

le joignît. Nous parvînmes en cinq heures de temps à la portée de mousquet de ce vaisseau. Nous vînmes jusqu'en cet endroit avec pavillon anglais parce qu'il en avait aussi un pareil; nous l'amenâmes et en mîmes un français. En ce temps-là il cargua sa grande voile, ce qui nous fit aussi carguer nos basses voiles et prolonger notre civadière pour l'aborder; cela l'empêcha de tirer si tôt; il attendait que nous fussions à la portée de la grenade à la main pour nous donner toute sa bordée à la fois. Nous commençâmes de notre part immédiatement après par un fort grand feu de mousqueterie, et nous lui donnâmes aussi toute notre bordée à la fois. Comme nous venions avec beaucoup d'aire, et que ce navire, qui jusque-là nous avait présenté l'abordage, ne le voulut plus, ou que les voiles de derrière étaient désemparées, il arriva, et nous le depassâmes; quand nous fûmes par son avant il retint le vent, ce qui nous allait faire présenter son côté qui n'avait point tiré. Nous vînmes aussi au vent pour faire la même chose et étant dans le moment vergue à vergue les deux vaisseaux firent feu de toutes parts; mais comme nous allions toujours mieux que lui quelques voiles que nous amenassions, nous passâmes encore en l'abordant par son avant; et comme nous voulions l'aborder de long en long nous arrivâmes en laissant tomber la misaine pour aller ensuite revirer vent devant par son travers, un peu à son arrière afin de le prolonger, comme on fit, et cela si juste que les deux vaisseaux se trouvèrent mât contre mât et vergue contre vergue. On jeta en avant et en arrière les grapins d'abordage des bouts de vergues. En cet état on combattit pendant trois quarts d'heure au canon et à la mousqueterie, ce qui ne fut point interrompu quoique les étoupins du canon des ennemis eussent mis le feu à notre sainte-barbe et les nôtres à son gaillard d'arrière et à sa batterie basse. Comme ils étaient retranchés dans leur château de devant et de derrière, on fit monter à l'abordage et on fit attaquer les retranchements qu'on emporta après beaucoup de resistance. Celui de derrière était pris, celui de devant tint encore plus d'un quart d'heure. On fut obligé de le rompre à coups de hache, n'ayant pu le battre comme celui de derrière avec du canon. A la fin ils demandèrent quartier tout de bon, car une partie l'avaient déjà demandé une autre fois après avoir amené leur pavillon, mais le capitaine, homme de beaucoup de courage et fort opiniâtre, le fit hisser et recommencer tout de nouveau. Il combattit lui-même jusqu'à la fin, quoiqu'il eût le bras cassé d'un coup de mousquet, et il tua un de nos sergents bombardiers en lui appuyant le pistolet le moment avant qu'ils se rendissent. Les bombardiers entrèrent à l'abordage par les vergues la grenade à la main, et ils furent suivis dans ce moment par plus de cent hommes, soldats et matelots, à la tête desquels étaient MM. le chevalier de Fontenay, capitaine de la Compagnie, de Monclair, premier lieutenant du vaisseau, de La Sauvagère, sous-lieutenant d'artillerie, de Ruchy, garde de la marine et qui a été page de madame la princesse de Conty, la douairière; Satior, fils du premier valet de chambre de Madame, et Bonvaillier, gentilhomme de Saintonge. J'empêchai que MM. Daire, de L'Escalet et de Cosson, ne se jetassant aussi à l'abordage, parce que les deux premiers étaient trop blessés pour y pouvoir entrer et que j'avais besoin de l'autre dans le vaisseau. Incontinent après que le vaisseau ennemi fut rendu, le capitaine m'apprit que ce vaisseau s'appelait *Barclé-Castel*, percé pour 58 canons et monté de 48, venant de Madras aux Indes-Orientales, et qu'il estimait sa cargaison de plus de cinq cent mille livres sterling. Ce vaisseau étant de cette importance, j'y envoyai M. Daire pour le commander avec M. de Cosson pour lieutenant et M. de Gruchy pour enseigne, et l'écrivain du roi pour y mettre les sceaux. Comme ce vaisseau était entièrement désemparé, il fallut lui envoyer une remorque; le vent de sud-sud-ouest vint si fort que nous nous mîmes aux basses voiles de peur que la remorque ne manquât en quoi consistait principale-

ment le salut de ce vaisseau. Le lendemain M. Daire me demanda encore du secours à cause de la grande quantité d'eau qu'il faisait ; je lui envoyai tous les charpentiers et les calfats du bord, quoiqu'on en fît aussi à bord où on se réserva seulement quinze matelots capables de monter aux huniers. Le vent augmenta considérablement pendant le jour, et la mer fort grosse, et la nuit il vint forcé ; il nous chargeait à la côte sans pouvoir doubler les Sorlingues d'un côté, ni le cap Lezard de l'autre. N'étant plus qu'à trois ou quatre lieues de terre, nous soutînmes de cette manière avec les basses voiles jusqu'à deux heures devant jour que la remorque rompit. M. Daire nous en fit les signaux et nous mîmes des feux pour nous conserver. *Le Bon* se mit au vent afin d'arriver dessus pour lui pouvoir mieux donner du secours. A la pointe du jour la prise tira du canon et *le Bon* arriva incontinent dessus. On nous criait qu'il coulait bas d'eau et qu'ils étaient dans la dernière extrémité. La mer était alors effroyable ; il n'y avait presque point d'apparence que la chaloupe pût naviguer ni même débarquer hors du vaisseau. Cependant comme il s'agissait de leur sauver la vie on en vint à bout après beaucoup de difficulté et de danger de démâter. M. de La Sauvagère s'embarqua dedans ; il alla et revint quatre fois avec tant de danger qu'au dernier voyage la chaloupe coula à fond en arrivant à bord, après avoir cependant sauvé tout le monde à la réserve de trois hommes. Chaque fois que la chaloupe allait à bord il fallait que les gens du vaisseau se jetassent à la mer les uns après les autres, après quoi il fallait que la chaloupe les allât prendre, parce qu'elle ne pouvait pas approcher du vaisseau sans se briser contre le bord, et que tout le monde se serait précipité à la fois pour se jeter dedans, ce qui aurait fait perdre la chaloupe, et au retour au *Bon* il fallait amarrer les hommes au travers du corps avec des cordes dont les bouts étaient dans le vaisseau, on jetait ainsi les hommes dans la mer et on les tirait dedans. M. de Cosson ne voulut point s'embarquer que tout ne fût sauvé, et MM. de Gruchy et Satior demeurèrent aussi pour cela avec lui. Dans le dernier voyage, M. Daire retourna encore dans le vaisseau pour y mettre le feu après qu'on aurait sauvé des blessés ennemis qui y étaient restés, parce que nous avions peur que ce vaisseau ne restât encore assez de temps sur l'eau pour aller à la côte, parce que nous en étions fort proches et que le vent nous poussait avec beaucoup de violence. Comme la chaloupe était à bord on s'aperçut dans le nôtre qu'il coulait à fond ; on en fit le signal à la chaloupe qui à peine eut le temps de se tirer du remoult ; ainsi ce vaisseau alla à fond le 29 à trois heures après midi. Si cette chaloupe s'était perdue avec son équipage avant que de sauver le monde de la prise, *le Bon* n'eût pas été en état de retourner dans aucun port sans les prisonniers anglais dont on aurait été obligé de se servir.

Ce qui est cause du malheur de la perte de ce vaisseau, joint au mauvais temps, c'est qu'il était lesté de salpêtre et que l'arrimage des ballots était de poivre. Le salpêtre se fondit qui fit descendre le poivre qui boucha les pompes.

On était si fâché d'abandonner cette prise que l'eau était par dessus le premier pont avant qu'on y fît les signaux d'incommodité. Nous avons eu dans cette occasion, qui a duré environ trois heures, quatre-vingts hommes de tués ou de blessés, savoir : trente-deux de morts sur la place, dont le sieur Bougard, lieutenant tué ; le sieur Celeeret, garde de la marine, la jambe emportée et mort de sa blessure ; le sieur de Cassiny, garde de la marine, aussi la jambe emportée ; M. Daire, capitaine en second, blessé au bras assez gravement d'un éclat ; M. de L'Escalet, enseigne, aussi blessé du canon à la mâchoire et à l'épaule ; M. de Gruchy, garde de la marine, blessé légèrement d'un éclat à la jambe. Le sieur Le Bret, pilote de l'amiral, l'épaule fracassée.

Je crois, monseigneur, être obligé de vous représenter que jamais officiers ne se sont comportés avec plus de valeur ni plus d'activité que tous ces messieurs. Rien ne serait plus propre à donner de l'émulation que de les avancer dans cette occasion. Pour moi, monseigneur, le roi m'a déjà fait tant de grâces que quelque chose que je puisse faire je ne pourrai de longtemps les mériter.

« Je suis, etc. RENAU. »

(3) Nous avons déjà eu l'occasion de citer les principaux documents manuscrits et les ouvrages imprimés sur lesquels nous nous sommes appuyé en ce qui concernait les principales illustrations maritimes du règne de Louis XIV. Il va sans dire que si nous avons lu seulement pour constater leur esprit faux et romanesque les *Mémoires* (dits *de Tourville*, rédigés par l'abbé Margon, à peu près comme on a fait de nos jours de tant de prétendus *Mémoires* de contemporains, nous avons dû prendre au sérieux les *Mémoires de Forbin*, rédigés pour Reboulet sous l'inspiration immédiate de ce marin, et surtout les admirables *Mémoires de Duguay-Trouin;* nous avons eu particulièrement recours au magnifique exemplaire *des Mémoires de Duguay Trouin*, édition de 1740, in-4°, de la bibliothèque de Versailles, provenant de l'ancienne bibliothèque du château; les gravures dont il est orné sont d'une grande pureté, et seraient plus favorables à la reproduction des combats de Duguay-Trouin que celles que l'on a copiées pour les mettre dans le commerce depuis quelques années, telles que l'incendie du *Devonshire*, etc.; nous avons aussi consulté l'exemplaire non moins beau, appartenant à la même bibliothèque et provenant de la même source, des *Campagnes de Duguay Trouin, recueil des combats de Duguay-Trouin, en plans, cartes et dessins, accompagnés d'un texte explicatif par Ozanne.* Paris, le Gouaz, *grand in-folio.*

La feuille d'impression où se trouve le numéro de renvoi de la présente note était tirée quand nous nous sommes aperçu que nous avions oublié de citer parmi les marins célèbres du règne de Louis XIV, morts sous le règne de Louis XV, le marquis jadis chevalier de Château-Morand, neveu de Tourville, qui mourut lieutenant général des armées navales vers 1720. Il était différent du capitaine de vaisseau de Château-Morand, très-brave et habile marin aussi, de la même famille, dont il a été question page 155 de ce volume. Au reste, il est souvent très-difficile pour l'historien le plus minutieux de distinguer les services des officiers de marine portant le même nom, le même titre nobiliaire, et souvent revêtus du même grade à la même époque. Sous le règne de Louis XIV particulièrement, on trouve fréquemment jusqu'à quatre et cinq capitaines de vaisseau de la même famille et portant le même nom. Les La Roche-Courbon-Blenac par exemple sont de ce nombre. Nous avons fait de notre mieux, mais sans toujours réussir, pour débrouiller les divers titres, les divers services des marins du même nom, pour les individualiser en un mot; malheureusement les *Abrégés de la marine*, l'*Alphabet Laffilard*, les dossiers, les états de services aux *Archives de la Marine* laissent souvent bien de l'incertitude et de la confusion.

(4) *Mémoires de l'expédition de Bouvet de Lozier* dans le *Journal de Trévoux* du mois de février 1740, et *Dossier Bouvet de Lozier* aux *Archives de la Marine.*

CHAPITRE VIII.

(1) Il ne faut pas faire plus d'honneur qu'il n'y a droit au cardinal de Fleury du retour de la Lorraine à la France. Il y avait longtemps déjà que Metz et ce qu'on appelait les Trois-Évêchés étaient réunis au royaume, et les rapides et faciles envahissements de Louis XIV dans la partie de la Lorraine qui dépendait encore de l'empire d'Allemagne, à chaque guerre qui s'était déclarée sous son règne, avaient suffisamment fait voir aux princes lorrains que ce qu'il leur restait de mieux à faire, c'était d'échanger, à la première occasion, leurs États quasi-français pour d'autres moins exposés.

(2) Voici comment le baron de Sainte-Croix, dans son *Histoire des progrès de la puissance navale de l'Angleterre*, rend compte des motifs de cette guerre :

« Walpole chercha, pendant toute la durée de son administration, à maintenir le repos de l'Angleterre. Il consulta, dans sa conduite pacifique, autant son inclination naturelle que son intérêt personnel. L'un et l'autre lui faisaient regarder la guerre comme l'écueil de son autorité : mais pour la maintenir il employa la corruption. A ses yeux tout était vénal ; chaque homme avait son tarif. Il acheta une partie de la nation aux dépens de l'autre. Le feu sacré de la liberté parut un moment s'éteindre. Les mœurs publiques s'altérèrent ; l'amour des richesses embrasa toutes les âmes, et bientôt rien ne put résister à cette cupidité générale dont un peuple commerçant est tourmenté, et qui finit par devenir le mobile de ses actions. La conduite que les Anglais tinrent à l'égard de l'Espagne nous offre une preuve frappante de cette vérité. La contrebande fut l'unique cause de la guerre qu'ils ne tardèrent pas à lui déclarer, et toute la dépense qu'elle leur occasionna peut être regardée comme une gratification accordée pour soutenir le monopole. Par le contrat de l'*assiento*, Philippe V avait donné non-seulement à une compagnie anglaise le droit de porter des nègres aux colonies espagnoles, mais encore le privilége aussi extraordinaire d'envoyer tous les ans à Porto-Bello un navire de cinq cents tonneaux, chargé de marchandises d'Europe. D'abord le port de ce bâtiment doubla, ensuite plusieurs autres l'accompagnèrent jusqu'à une certaine hauteur. Ils étaient mouillés dans quelque anse voisine, et leur cargaison remplaçait celle du premier à mesure qu'on la débitait. Encouragés par l'exemple de cette compagnie, des interlopes vinrent en foule sur les côtes du Mexique et de Terre-Ferme. Le commerce des galions allait passer entre leurs mains, si l'Espagne, frappée de ces usurpations, et vivement touchée de leurs pernicieux effets, n'eût pas fait des efforts pour les réprimer. Des vaisseaux gardes-côtes établirent leur croisière dans les parages fréquentés par les contrebandiers, dont ils arrêtèrent en partie les déprédations : ce qui excita des plaintes et des réclamations de la part des négociants de la Grande-Bretagne. De quel droit, disaient-ils, le roi d'Espagne affecte-t-il l'empire maritime d'Amérique ? Tout notre commerce ne sera-t-il que précaire ? La mer n'est-elle donc pas libre ?

« Sur ces entrefaites, parut à la barre de la chambre des communes un capitaine écossais, nommé Jenkins. Il avait été pris par des gardes-côtes espagnols, qui, n'ayant trouvé aucun objet de contrebande sur son vaisseau, l'insultèrent dans les termes les plus outrageants, lui coupèrent une oreille, en lui disant : « Porte-la au « roi ton maître, et déclare-lui, de notre part, que nous le traiterons de la même

« manière, si jamais l'occasion s'en présentait. » On appliqua ensuite ce malheureux capitaine à la torture, et on le menaça de le mettre à mort. Interrogé par un membre du parlement sur ce qu'il pensait dans cette affreuse situation, il répondit : « Je recommandais mon âme à Dieu et ma cause à ma patrie. »

« Ce récit échauffa tellement les esprits, qu'on ne voulut point regarder cette action de cruauté comme une représaille des traitements à peu près semblables auxquels s'était portée la cupidité inhumaine de quelques contrebandiers. Contentons-nous de citer l'exemple de ce capitaine anglais qui, après avoir invité, sous prétexte de commerce, deux gentilshommes espagnols à venir à son bord, les y laissa deux jours sans nourriture pour leur extorquer une rançon. Comme cet expédient ne lui réussissait pas, il coupa à l'un d'eux les oreilles et le nez ; ensuite le força, le couteau sur la gorge, à les manger.

« Pour apaiser l'orage, Georges II manqua aux engagements pacifiques qu'il venait de prendre avec l'Espagne, par un traité signé au Prado le 14 janvier 1739. Il laissa dans la Méditerranée la flotte de l'amiral Haddock, qui bloquait, en pleine paix, tous les ports de ce royaume. Non-seulement ce prince ne le rappela point, comme il l'avait promis, mais encore il résolut aussitôt de faire passer plusieurs escadres en Amérique. Anson reçut ses instructions sept jours après la signature du traité du Prado, espace de temps trop court pour qu'on en reçût à Londres la nouvelle. Le ministère britannique avait donc projeté de violer les engagements qu'il paraissait vouloir contracter, ou bien il prévoyait que la nation refuserait de les tenir : en conséquence, il croyait devoir profiter de la sécurité de l'Espagne, au mépris de la foi publique. L'Angleterre se mit bientôt en état de soutenir cette guerre mercantile... Dès que la déclaration en fut rendue publique, le peuple fit éclater sa joie, et le ministère hâta ses préparatifs. »

(3) *Dossier d'Antin*, aux *Archives de la Marine.*

(4) *Journal de de Lage, de Cueilli.* Le baron de Sainte-Croix l'a publié en partie dans les preuves de son *Histoire des progrès de la puissance navale de l'Angleterre.*

(5) Voir le *Mercure de France*, la *Gazette de France* du temps, les *dossiers La Bruyère de Court et de Lage de Cueilli*, ainsi que *le manuscrit de d'Hamecourt* aux *Archives de la Marine.* Il est à remarquer que le manuscrit de d'Hamecourt devient d'autant plus incomplet et souvent erroné, qu'il traite d'événements dont l'auteur était contemporain ; il semble que d'Hamecourt, tout archiviste qu'il était, n'ait pas eu sous les yeux les documents relatifs aux choses de son temps, ou qu'il ait écrit de mémoire. Au reste c'est presque toujours ainsi que l'on écrit l'histoire contemporaine ; c'est celle que l'on sait et que l'on raconte le plus légèrement.

(6) Les pontons sont rarement des bâtiments construits exprès pour leur usage, comme l'étaient ceux de La Bourdonnais. Ce sont d'ordinaire de vieux vaisseaux hors d'état de servir désormais à autre chose, que l'on transforme en pontons, en les rasant de leurs œuvres hautes, de leurs batteries, etc. C'est de là que vient ce terme si usité : *ras comme un ponton.*

(7) Vial-Duclarbois ne fait qu'une même chose des *chalands* et des *accons*, bateaux de genre et d'usage semblables, dont on se sert particulièrement aux colonies ; on les appelle aussi *gros-bois.*

(8) Le *brigantin* était, au moyen âge, un navire à rames. Le *brigantin* du *Dictionnaire encyclopédique de la marine* de Vial-Duclairbois était à peu près le *brig* ou *brick* d'aujourd'hui. Le *brig* ou *brick* n'est pas nommé dans ce grand dictionnaire de la marine au dix-huitième siècle ; Vial-Duclairbois dit : « Les brigantins ont le plus souvent un seul pont, et point de dunette ; ils peuvent porter depuis 10 jusqu'à 20 canons, et ceux qui sont construits pour la marche sont très-propres à faire la course en temps de guerre. La plupart n'ont point de canons et sont armés en marchandises. Les Anglais sont, de toutes les nations commerçantes, ceux qui font le plus d'usage des *brigantins.* »

CHAPITRE IX.

(1) C'est-à-dire les cordages qui servent à fixer, à amarrer les basses voiles du côté du vent, les cordages appelés *amures*, sur la gauche du vaisseau, et le vaisseau lui-même présentant son côté de bâbord, son côté gauche, au vent.

(2) Voir la note 7 du chapitre VIII du t. II, page 495 dudit tome.

(3) Voir la note 5 du chapitre VIII du t. II, page 495, dudit tome.

(4) Voir cette lettre et les rapports manuscrits relatifs à ce combat dans les dossiers *Perier l'aîné* et *Conflans*, aux *Archives de la Marine.*

(5) *Chibouctou*, nom de l'ancien port d'Halifax, qui ne se trouve plus sur les cartes ni dans les géographies nouvelles ; Malte-Brun et Balbi ne le mentionnent pas, même à propos d'Halifax, chef-lieu de la Nouvelle-Écosse. Le *Dictionnaire universel de géographie maritime*, traduit de l'anglais par de Grandpré, Paris, 1803, en parle ainsi : « Chibouctou, port sur la côte de la Nouvelle-Écosse. C'est un superbe port qui conduit à Halifax ; son entrée est au sud, auprès du cap Saint-Cendre. Dans le nord-est de cette entrée se trouve l'île Cornwallis. Il y a entre elle et la côte du sud-ouest un passage assez profond pour les plus gros vaisseaux. Au nord de l'île Cornwallis se trouve l'île de Saint-Georges, à l'ouest de laquelle le canal a un quart de lieue de large, par douze et quatorze brasses ; la rivière Sandwich est à bâbord en entrant, presque à l'ouest de la pointe nord-ouest de l'île Cornwallis. De la pointe de l'est de cette rivière, il se projette à l'est sur un banc de sable, sur lequel il n'y a que quatre ou cinq brasses d'eau, et au nord de ce banc se trouve le haut-fond espagnol, à peu près une demi-lieue au sud de la ville d'Halifax. Cette ville est située par 44°-39' N., et 65°-52' à l'ouest de Paris (*Carte à grand point du Dépôt de la Marine, ordre de Sartine*).

(6) *État des campagnes de La Motte-Picquet* jusqu'à l'année 1770, dans le dossier de ce marin aux *Archives de la Marine.*

On sait que le *lest* est le nom que l'on donne au poids qu'il est nécessaire de mettre au fond d'un bâtiment pour l'asseoir sur l'eau, pour l'équilibrer de manière à ce qu'il ne soit pas renversé par la première force qui tendrait à l'incliner. Les bâtiments marchands prennent d'ordinaire leur *lest* en marchandises lourdes dont on les charge. Si leurs marchandises sont au contraire de nature légère, ils prennent

un *lest* en galet ou en pierres, ou encore, à ce défaut, en barils remplis de terre ou de sable. Le lest des bâtiments de guerre se compose généralement de masses ou saumons de fer.

(7) *Dossiers d'Anville*, *Kersaint*, *La Motte-Picquet*, *Le Moyne de Serigny*, *La Jonquière*, *Manuscrits d'Hamecourt*, aux *Archives de la Marine*. Nous ne croyons pas que les combats de la frégate *la Renommée* aient été jamais rapportés avec les détails que nous donnons, ni surtout que leur corrélation avec la campagne du duc d'Anville ait été signalée comme nous le faisons. C'est particulièrement à l'état manuscrit des campagnes de La Motte-Picquet jusqu'à l'année 17[illegible]0 que nous devons d'avoir enrichi l'histoire de la marine de ces particularités intéressantes.

(8) Le *dossier Dubois de La Motte* aux *Archives de la Marine* renferme plusieurs relations manuscrites de cette campagne que d'Hamecourt place mal et confond avec une autre campagne du même marin. Les dernières pages du manuscrit de d'Hamecourt qui finit à l'année 17[illegible]0 sont complètement à laisser de côté ; il est évident qu'à dater de la Régence et du règne de Louis XV, cet archiviste n'a plus attaché la moindre importance à son travail si précieux, quoique non exempt d'erreurs, pour ce qui précède.

(9) Voir les rapports relatifs à cette affaire inclus au *dossier Dubois de La Motte* le *Mercure de France* et la *Gazette de France* du temps.

(10) Voir page 275 et suivantes du t. II de l'*Histoire maritime de France*.

(11) Voir les *dossiers de Saint-Georges*, *La Jonquière*, *La Galernerie*, *La Jonquière-Taffanel*, aux *Archives de la Marine*, et les relations françaises et anglaises qui ont été publiées dans le temps. Le *dossier Saint-Georges* renferme un état des services de ce marin écrit par lui-même où nous avons puisé de très-précieux détails. Le *dossier La Jonquière* renferme plusieurs rapports manuscrits sur le combat du 14 mai 1747.

(12) La lettre de l'Etenduère au comte de Vaudreuil par nous reproduite pages 306 et 307 du présent volume est tirée de l'*Armorial général de France*, *Registre* VI. M. Bonfils de La Blenie ou de Laperouse, dans cette malheureuse histoire prétendue de la marine de laquelle nous avons déjà eu l'occasion de démontrer l'incroyable ignorance à chaque page, à chaque ligne, à chaque mot, à chaque date, à chaque nom, a confondu le comte de Vaudreuil dont il est ici question avec le marquis de Vaudreuil qui figura avec honneur à la bataille de la Dominique ou des Saintes, en 1782. Nous aurons l'occasion de prouver, pièces en main, que le jugement qu'il a porté, du reste sans y attacher la moindre importance pas plus qu'à ses trois volumes de compilation mal choisie en général, sur la conduite du marquis de Vaudreuil en 1782, est de tous points contraire à l'authenticité des faits. Pour l'instant constatons seulement, avec tous les documents des *Archives de la Marine* et avec l'*Armorial général de France*, que le comte de Vaudreuil du combat du 25 octobre 1747, était déjà entré au service en 1698, qu'il fut fait capitaine de vaisseau en 1738, chef d'escadre en 1748, lieutenant général des armées navales en 1753, et qu'il mourut à Tours, le 17 novembre 1763.

Le *dossier l'Etenduère*, aux *Archives de la Marine*, nous a fourni plusieurs relations du combat du 25 octobre 1747. Nous y avons aussi trouvé la pièce suivante, sans signature d'auteur.

RÉFLEXIONS SUR LA RELATION DE LA MANŒUVRE ET DU COMBAT DE M. DE L'ÉTENDUÈRE, DONNÉ LE 25 OCTOBRE 1747.

Il est extraordinaire qu'un officier de cavalerie s'ingère de raisonner sur les manœuvres de la marine et sur un combat naval, n'ayant d'autres connaissances dans ces arts que ce qu'il a pu tirer de quelques conversations avec des marins ; aussi le blâme ou le jugement qu'il en portera ne peut faire de tort à un officier aussi expérimenté que M de l'Etenduère et doit être regardé comme celui d'un aveugle qui veut juger des couleurs.

L'ordre de marche, n'ayant que huit vaisseaux en première ligne, m'a paru d'une trop grande étendue puisqu'ils étaient espacés sur deux ou trois lieues de front, par conséquent difficiles à rassembler pour un combat ; je crois que pour resserrer cette ligne on aurait pu, en choisissant les meilleurs voiliers des vaisseaux marchands pour tenir l'avant des files, les faire ranger au moins à dix de hauteur, ce qui aurait produit deux bons effets : le premier de resserrer beaucoup la ligne et de cingler plus vite ; le second d'empêcher qu'il ne puisse se répandre de faux ordres la nuit. Tous les vaisseaux marchands étant pour ainsi dire par brigades, et celles de droite et de gauche fermant la ligne, auraient empêché les autres vaisseaux de s'en écarter et de la dépasser. Pour un gros convoi tel que celui-là il faudrait avoir à la découverte quatre petites flûtes légères : une à l'avant, l'autre à l'arrière et les deux autres sur les flancs, afin d'être averti assez à temps pour faire les dispositions nécessaires et donner plus de loisir au convoi de s'échapper.

Par les avis de La Rochelle on était averti que la flotte anglaise croisait à quarante lieues du cap Finistère et l'on s'aperçut d'un de ses vaisseaux qui était venu à la découverte environ à cette hauteur. Notre flotte ayant dépassé il n'était pas douteux que l'autre arriverait à l'arrière-garde ; ainsi l'ordre de bataille devait se changer en faisant passer la flotte marchande et l'arrière-garde à l'avant ; et l'ennemi paraissant, il n'y aurait eu aucune confusion ni embarras pour se préparer à le recevoir, et le convoi aurait gagné beaucoup d'heures pour se sauver.

L'escadre n'ayant pu se rejoindre, les vaisseaux n'ont pu se secourir les uns les autres, et l'on remarquera que le commandant qui heureusement a été secouru, s'est échappé quoiqu'il fût réduit à un état à ne pouvoir l'espérer ; d'où l'on peut inférer que nous n'aurions pas perdu six vaisseaux, si par leur secours mutuel ils avaient pu se donner relâche pour se réparer.

Ce qui me surprend est que dans cette guerre il n'y a eu aucun abordage, qui est la manœuvre la plus avantageuse à la nation, plus faible d'ailleurs en artillerie et en nombre de vaisseaux. Quelques officiers de marine m'en ont fait sentir les difficultés qui ne seraient pas difficiles à vaincre, comme je me propose d'en donner un moyen bien sûr. Tout le combat ne consiste donc plus qu'à couper des cordages, briser des mâts, et déchirer des voiles. La marine doit donc faire son étude de tous les moyens les plus efficaces pour désemparer un vaisseau et en même temps de ceux qui peuvent y remédier le plus diligemment. J'en imagine plusieurs pour l'attaque et la défense que quelques épreuves pourraient confirmer.

(13) Voir la dernière partie de la note 3 du chapitre VII du présent volume.

(14) On sait qu'en général les villes de l'Indoustan où les Européens sont établis se divisent en ville blanche et ville noire. La ville blanche est le quartier des Européens; la ville noire est plus particulièrement celui des originaires du pays. Quoique d'ordinaire fort sale, la ville noire est une sorte d'enceinte sacrée interdite aux profanes, qui, pour les Indous, sont notamment les chrétiens, leurs dominateurs.

(15) *Journal du voyage fait aux Indes*, par Rostaing, pages 227 et 228.

(16) On donne le nom de *moussons* à des vents périodiques qui règnent dans la mer des Indes. Ils soufflent pendant six mois du même côté, et pendant six autres mois du côté opposé. Les navigateurs, dans leurs voyages aux Indes, sont attentifs à se servir de la loi constante des *moussons* pour accélérer et rendre facile leur navigation d'allée et de retour. On dit *partir avec la mousson*, *naviguer à contre-mousson*. Au changement des moussons, il survient souvent des ouragans terribles qui semblent une lutte à outrance des vents se disputant la possession de l'empire des mers.

(17) Sous le n° 14012, A, on trouve à la bibliothèque Mazarine le recueil de toutes les pièces relatives à l'affaire de La Bourdonnais, qui, aux autres bibliothèques, sont disséminées et beaucoup moins complètes. Les *Mémoires pour la famille Dupleix contre La Bourdonnais* font partie de ce recueil. On y remarque aussi un *Mémoire en faveur de La Gatinais, capitaine de vaisseau dans les Indes*, impliqué dans l'affaire de La Bourdonnais et détenu comme lui à la Bastille, pour n'avoir pas voulu déposer contre son commandant.

Pour ce qui concerne les expéditions de La Bourdonnais et de Dupleix jusqu'à cette époque, nous avons consulté: *Mémoires historiques de Mahé de La Bourdonnais*, recueillis et publiés par son petit-fils. Paris, 1828; — *Journal du voyage fait aux Indes, sur l'escadre française armée en guerre, sortie de l'île de France, sous les ordres de M. Mahé de La Bourdonnais, du 1er février au 24 mars* 1746, par M. de Rostaing, capitaine d'artillerie. Le *Journal de Rostaing* est intéressant, et nous nous estimons heureux de l'avoir trouvé dans un volume intitulé: *Collection historique, ou Mémoires pour servir à l'histoire de la guerre terminée par la paix d'Aix-la-Chapelle*, en 1748; Londres et Paris, 1758. Cette collection renferme en outre: *Lettres sur l'expédition faite en Écosse par le prince Édouard*, en 1745, *datées de la prison de Newgate*; et *Relation du siége de Pondichéry, levé par les Anglais*, en 1748; — *Histoire philosophique des deux Indes*, par Raynal; — *Histoire de l'empire des Anglais dans l'Inde*, par Barchou de Penhoën. Paris, 1841; — *Histoire des guerres de l'Inde depuis* 1745, traduit de l'anglais d'Orme, Amsterdam, 1765; — *Statistique de l'île Maurice et dépendances, suivie d'une Notice historique*, par d'Unienville, Paris, 1838; — Les *Cartons île de France, île Bourbon, Pondichéry et Indes-Orientales, Compagnie des Indes*, les *Dossiers La Bourdonnais et Dupleix*, aux *Archives de la Marine*.

(18) *Relation du siége de Pondichéry levé par les Anglais le* 17 *octobre* 1748.

(19) L'article Bussy est un des plus malheureux de la *Biographie universelle*. Pauvre de faits, il est en outre fort inexact.

(20) Duhamel du Monceau, l'un des hommes les plus savants qu'ait produits le dix-huitième siècle, était à la fois astronome, mathématicien, naturaliste, chimiste,

agriculteur, économiste et ingénieur naval. En dehors de ses travaux sur d'autres matières qui touchent à la marine, on lui doit : *Éléments de l'architecture navale*, *Traité général des pêches maritimes et fluviales ; Traité de la fabrique des manœuvres ou l'art de la corderie perfectionné ; Traité de la conservation de la santé des équipages des vaisseaux.*

CHAPITRE X.

(1) Joseph-Nicolas Delisle était le frère de trois savants comme lui, entre autres de Guillaume Delisle, le principal créateur du système de géographie des modernes. Homme très-savant lui-même, Joseph-Nicolas Delisle est surtout célèbre par ses travaux astronomiques. L'impératrice Catherine, veuve de Pierre le Grand, l'avait attiré en Russie, où il communiqua un vif éclat à l'école d'astronomie de Saint-Pétersbourg. Il entreprit plusieurs voyages, et en rapporta un grand nombre de faits intéressants pour la physique et la géographie. A son retour en France, on acheta de lui les collections dont il vient d'être question, et on lui en confia la garde, avec un traitement de huit mille francs. Il s'occupa vers ce temps de terminer et de publier quelques cartes laissées imparfaites par le célèbre Guillaume Delisle, son frère. L'ouvrage le plus important de Joseph-Nicolas Delisle, relatif à la géographie, est intitulé : *Mémoires sur les nouvelles découvertes au nord de la mer du Sud.* C'est le résultat des navigations entreprises par les Russes pour découvrir un passage de la mer du Sud dans le nord de l'Amérique. « Delisle, dit la *Biographie universelle*, avait beaucoup contribué au succès de l'entreprise de 1741 par ses conseils et par une carte représentant l'état connu de cette mer, avec les points qui restaient à vi-
Né en 1688, il mourut en 1768. »

(2) Nous avons conservé, à très-peu de choses près, les noms et l'orthographe dont se sont servis La Bourdonnais, Dupleix, et, après eux, les auteurs français en général pour désigner les diverses parties et les divers personnages de l'Inde qui tiennent une place dans cette période et dans les suivantes.

(3) Baber, historien de ses propres exploits, a écrit ce qui suit : « Depuis le commencement de l'ère mahométane, l'Indoustan a été conquis par trois personnes ; la première est le sultan Mahmoud le Goznevide (de l'an 1000 à l'an 1028 de l'ère chrétienne), dont les descendants ont régné sur ce pays ; la seconde est le sultan Mahomet le Gaurien (*on donne ce nom de Gauriens aux membres d'une tribu originaire des montagnes de Gaur, entre le Chorassan et la Bactriane, et qui habitent l'Afghanistan*), et ses lieutenants, qui ont aussi régné longtemps (*de* 1184 *à* 1530 *environ*) ; et la troisième, c'est moi-même. »

Avant Baber, les tribus mogoles s'étaient formées en confédération, sous la conduite du fameux Gengis-khan ; à cette époque, ces conquérants avaient fréquemment menacé l'Indoustan, mais n'y avaient point pénétré. Baber est donc le véritable fondateur de l'empire mogol, accru, affermi par Ackbar, et poussé à ses dernières limites par Aureng-Zeb. A la mort d'Aureng-Zeb, l'empire dégénéra. Du vivant même de ce puissant prince, les Marattes ou Mahrattes avaient commencé à jeter les fondements d'une nouvelle puissance au sein même de l'empire mogol. Le célèbre

Thamas-Kouli-khan, qui s'était fait couronner souverain de la Perse sous le nom de Nadir-shah, avait passé à travers l'Inde comme un torrent dévastateur ; les Marattes profitèrent de sa retraite volontaire, en 1736, et du désordre dans lequel il avait jeté l'empire, pour agrandir et affermir leur puissance ; ils dominèrent quelque temps sur le midi de la presqu'île de l'Inde. C'était alors aussi que les Français et les Anglais (les Français d'abord) avaient songé à se faire une puissance, non plus seulement commerciale, mais territoriale dans l'Inde. Auparavant, le prestige qui entourait les empereurs mogols était si grand, que les Européens, malgré la supériorité de leur tactique, n'auraient osé attenter par les armes au moindre coin de l'empire. C'était à leur commerce et à leur habileté diplomatique qu'ils devaient, en général, ce qu'ils étaient sur le continent de l'Inde.

(4) Voir *Histoire de l'empire des Anglais dans l'Inde*, par M. Barchou de Penhoën et les ouvrages cités dans la note ci-après.

(5) Les exemplaires du *Mémoire pour Dupleix*, qu'il ne faut pas confondre avec les *Mémoires pour la famille Dupleix contre La Bourdonnais*, sont, nous le croyons du moins, beaucoup plus rares que les exemplaires de ces derniers et que ceux des anciens *Mémoires pour La Bourdonnais*. Ils ne se trouvent pas dans toutes les bibliothèques publiques de Paris. La bibliothèque Nationale possède un exemplaire des *Mémoires pour Dupleix*, ainsi que des *Mémoires de la Compagnie des Indes contre Dupleix*. Ces deux documents forment comme deux histoires contradictoires des Français dans l'Inde, pendant la période de Dupleix. Nous les avons souvent consultés. L'*Histoire des guerres de l'Inde, ou des événements militaires arrivés dans l'Indoustan, depuis l'année 1745*, traduite de l'anglais d'Orme, par Targe, Amsterdam, 1765, 2 vol. in-12, nous a aussi été fort utile. Cet ouvrage rend hommage aux éminentes facultés de La Bourdonnais, de Dupleix et de Bussy. Nous avons consulté l'ouvrage de Brissot de Warville : *Tableau de la situation des Anglais dans les Indes orientales, et de l'état de l'Inde en général*. Nous ne dédaignons pas non plus d'ouvrir, tant pour les affaires de l'Asie que pour celles de l'Amérique et de l'Afrique, l'*Histoire philosophique et politique des deux Indes*, de Raynal. Malgré son emphase et ses déclamations prodigieusement ridicules, malgré le ton d'oracle de l'auteur qui, croyant devoir être cru sur parole, n'appuie ses dires d'aucune preuve, on ne saurait disconvenir pourtant que l'*Histoire philosophique des deux Indes* ne dénote beaucoup d'études et de recherches, et ne renferme de bonnes choses.

(6) Voir l'*Armorial général de France, registre* VI.

(7) Les *Archives de la Marine*, quoique possédant plusieurs dossiers Bart, particulièrement ceux de Jean Bart, de son fils, le vice-amiral Bart, de son petit-fils, chef d'escadre honoraire, et gouverneur de Saint-Domingue, d'un Bart, capitaine de brûlot, et d'un autre, lieutenant de frégate, ne suffisent pas, en y comprenant même l'*Alphabet Laffilard*, pour faire connaître tous les marins qui, depuis le règne de Louis XIV, ont honoré ce nom. La *Gazette de France* mentionne les services de plusieurs autres Bart, notamment ceux de Gaspard Bart, qu'elle donne comme frère de Jean Bart.

Le petit fils de Jean Bart et fils du vice-amiral François-Cornil Bart, vivait encore le 20 mai 1783, il demeurait rue Saint-Anne, à Paris, et signait : BART, ancien chef d'escadre. C'est celui-ci qui fut gouverneur de Saint-Domingue, et qu'on nomma chef d'escadre honoraire, en même temps qu'on lui donna une pension assez considé-

rable, en 1764, *pour couronner ses services et ceux de sa famille*, comme le dit un titre inclus à son *dossier*.

(8) Le dossier La Galissonière est l'un des plus volumineux des *Archives de la Marine ;* mais il est en majeure partie composé de pièces relatives à la mission de ce marin au Canada ; nous n'y avons pu trouver le rapport détaillé sur la bataille navale de Port-Mahon, fait et signé par La Galissonière lui-même. On y voit celui de Glandevez et quelques autres pièces secondaires concernant cette affaire.

CHAPITRE XI.

(1) Les pièces suivantes, pour la plupart extraites des dossiers des *Archives de la Marine*, sont relatives à la désastreuse *bataille du 20 novembre* 1759, appelée aussi *bataille des Cardinaux*, des parages où elle s'est livrée. La première est une traduction du rapport de l'amiral Hawke ; la seconde, publiée pour ainsi dire le lendemain de la bataille, sous l'anonyme, a été attribuée à un officier de terre, nommé d'Authuilles, commandant d'un des bataillons embarqués. La lettre de Conflans au ministre Berryer, qui vient après, fut aussi publiée, sous le coup de l'événement. On remarquera le ton dégagé avec lequel le déplorable amiral parle de son désastre et la hauteur de formes qu'il prend vis-à-vis du ministre ; il est vrai que ce ministre était un homme des plus méprisables.

LETTRE DE L'AMIRAL HAWKE A M. CLEVELAND, datée du 24 novembre 1759, à bord du vaisseau *le Royal-Georges*, traduite de l'anglais.

Monsieur, je vous priais dans ma lettre du 17 de ce mois de dire à leurs Excellences que je venais d'être informé qu'on avait découvert, à vingt-quatre lieues environ au nord-ouest de Belle-Isle, dix-huit vaisseaux de ligne et trois frégates de l'escadre de Brest, faisant route à l'est ; cependant, selon le rapport unanime de tous les prisonniers français qui sont entre nos mains, le jour que nous donnâmes la chasse à leur escadre, elle consistait, suivant leur liste ci-jointe, en quatre vaisseaux de 80 pièces de canon, six de 74, trois de 70, huit de 64, une frégate de 36, une de 34 et une autre de 16, outre un petit bâtiment pour la découverte. Cette escadre était sortie de Brest le 14 du courant, le même jour que je fis voile de Torbay. Comme je jugeai que son premier rendez-vous serait à Quiberon, dès que j'eus avis de son départ, je fis route à toutes voiles de ce côté-là. Nous eûmes d'abord les vents de sud et de sud-est assez frais, qui nous firent dériver considérablement à l'ouest ; mais, le 18 et le 19, les vents, quoique variables, nous furent plus favorables. Sur ces entrefaites, les frégates *le Maidstone* et *le Coventry* m'ayant joint, j'ordonnai à leurs capitaines de devancer l'escadre, l'une à stribord et l'autre à bâbord

Le 20, à huit heures et demie du matin, nous trouvant, suivant notre estime, au nord-est quart de nord de Belle-Isle, la frégate *le Maidstone* nous fit signal qu'elle apercevait une flotte. Sur quoi je fis moi-même un signal pour former une ligne de front et attirer près de moi tous les vaisseaux de mon escadre. J'avais détaché en avant *le Magnanime* pour découvrir la terre. A neuf heures trois quarts il fit signal qu'il était en vue de l'ennemi. Comme en apercevant l'escadre française,

je remarquai qu'elle se retirait, je fis signal à sept de nos vaisseaux les plus à sa portée de lui donner la chasse, et de former une ligne en me devançant, afin de tâcher d'amuser l'ennemi jusqu'à ce que mes autres vaisseaux pussent joindre. Ceux-ci devaient aussi se mettre en ligne en donnant la chasse afin de ne point perdre de temps dans la poursuite. Les frégates *le Rochester, le Chatam*, *le Portland*, *le Falckland*, *la Minerve*, *la Vengeance* et *la Vénus*, furent chassées dans la matinée par l'ennemi et me joignirent toutes vers les onze heures. *Le Saphir* arriva aussi le soir de la baie de Quiberon. Tout ce jour-là nous eûmes des vents de nord-ouest et d'ouest-nord-ouest avec de fortes rafales. M. de Conflans continuait de s'éloigner avec toutes les voiles que son escadre pouvait porter sans se séparer, et nous le poursuivions avec toutes celles que nous pouvions aussi porter.

A deux heures et demie de l'après-midi, au moment où les vaisseaux de notre avant garde commencèrent à faire feu, je donnai le signal du combat. Nous étions alors au sud de Belle-Isle; l'amiral français devançant son escadre, doubla les Cardinaux, tandis que son arrière-garde était en action. Vers les quatre heures, *le Formidable* baissa pavillon et peu après *le Thésée* et *le Superbe* coulèrent à fond Environ sur les cinq heures, *le Héros* amena aussi son pavillon et jeta l'ancre; mais le vent était si violent que nous ne pûmes envoyer à son bord aucune de nos chaloupes. Il faisait nuit, nous nous trouvions sans pilote parmi des îles et des bas-fonds dont nous n'avions pas la moindre connaissance, et près d'une côte où le vent poussait avec force; tout cela considéré je fis signal de jeter l'ancre, et nous mouillâmes à quinze brasses d'eau, ayant l'île de Dumet au nord-est, à deux ou trois lieues de nous, les Cardinaux à l'ouest-sud-ouest et les clochers du Croisic au sud-est, ainsi que nous le remarquâmes le lendemain matin.

Pendant la nuit nous entendîmes tirer plusieurs coups de canon en signe de détresse, mais la violence de la tempête, le défaut de connaissance de cette côte, et l'incertitude où nous étions si ces coups de canon étaient tirés par des vaisseaux amis ou ennemis, nous interdirent tout moyen de donner du secours.

Le 21 à la pointe du jour nous aperçûmes un de nos vaisseaux qui était démâté et échoué au Four, de même que *le Héros*, vaisseau français. *Le Soleil-Royal*, autre vaisseau ennemi, qui, à la faveur de la nuit, avait jeté l'ancre près de nous, coupa ses câbles et alla échouer à l'ouest du Croisic. Au mouvement de ce dernier vaisseau, je fis signal à *l'Essex* de le poursuivre, mais il donna malheureusement sur le Four, et se perdit sans ressource, ainsi que *la Résolution*, malgré tout ce que le temps nous permit de faire pour les secourir. Environ quatre-vingts hommes de l'équipage de *la Résolution* firent, malgré les plus fortes remontrances de leur capitaine, divers radeaux, et se mirent dessus avec plusieurs prisonniers français du vaisseau *le Formidable*; mais j'ai tout lieu de craindre qu'ils aient été entraînés en pleine mer. On a retiré de *l'Essex* le plus de munitions qu'il a été possible, et l'on en a sauvé tout l'équipage, à la réserve d'un lieutenant et de quelques matelots qui s'étant jetés dans une chaloupe, ont été poussés sur la côte de France, et desquels je n'ai plus ouï parler. On a mis le feu aux débris de ces deux vaisseaux.

Nous sûmes le 21 au matin que *le Dorsetshire*, *la Revenge* et *la Défiance* avaient mis en mer pendant la nuit, comme j'espère que *le Swiftsure* aura fait, car ce vaisseau manque encore. *Le Dorsetshire* et *la Défiance* sont revenus le 21, et le dernier a vu *la Revenge*. Ainsi toute la perte que nous avons faite a été causée par le mauvais temps et non par l'ennemi, dont sept à huit vaisseaux de ligne gagnèrent la mer, comme je crois, pendant l'action.

Le 21 au matin, j'en vis sept ou huit l'ancre entre la pointe de Penris et la rivière de Vilaine, sur quoi je fis signal d'appareiller dans le dessein de les aller attaquer.

Mais il faisait un vent de nord-ouest si violent, qu'au lieu d'oser démarer, je fus obligé de faire amener les perroquets. La plupart des vaisseaux dont je viens de parler, paraissaient toucher dans la morte-marée; mais à l'aide du flux qui les souleva, et du vent qui les poussait, ils entrèrent tous cette nuit dans la rivière de Vilaine, à l'exception de deux.

Le vent s'étant un peu apaisé le 22, je détachai *le Portland*, *le Chatam* et *la Vengeance* pour détruire *le Soleil-Royal* et *le Héros*. A l'approche de nos vaisseaux, les Français mirent le feu au premier, et peu après, nos gens brûlèrent aussi l'autre. En même temps je fis route vers la Pointe de Penris, tant à cause de la sûreté de sa rade, que parce que je voulais détruire, s'il était possible, les deux vaisseaux ennemis qui restaient à l'embouchure de la Vilaine; mais avant que ceux que je détachai pour cet effet pussent en approcher, ils se trouvèrent entièrement allégés et entrèrent avec le flux dans la rivière.

Nous employâmes toute la journée du 23 à reconnaître l'entrée de cette rivière qui est fort étroite et qui n'a que douze pieds d'eau à la barre, dans la morte-marée. Nous aperçûmes, à un demi-mille environ, huit vaisseaux de ligne, ou du moins sept, tout à fait allégés, et deux grosses frégates amarrées en travers pour défendre cette embouchure. Il n'y avait que ces frégates qui parussent avoir du canon. Je me proposais le soir de les brûler, et pour cet effet j'avais préparé en guise de brûlots, douze barques longues qui devaient s'avancer sous la protection des frégates *le Saphir* et *le Coventry*; mais le mauvais temps et les vents contraires m'ont obligé de différer l'exécution de mon projet jusqu'à ce qu'au moins le vent devînt plus favorable. S'il y a moyen de les détruire, on n'y manquera pas.

Comme nous avions affaire à un ennemi qui fuyait, il était impossible, dans le court espace d'un jour d'hiver, que tous nos vaisseaux eussent part à l'action ou que l'on y engageât tous ceux de l'ennemi. Les capitaines et les équipages de ceux qui furent le 20 aux prises avec l'escadre française, se sont comportés avec une extrême valeur et ont donné les preuves les plus marquées de cet esprit qui caractérise leur nation. A l'égard de ceux qui n'ont pu donner soit pour avoir eu des vaisseaux qui ne sont pas bons voiliers, soit pour s'être trouvés le matin trop éloignés, je suis persuadé que sans cela ils auraient agi de même. La perte qui nous a été causée par l'ennemi n'est pas considérable; car dans les vaisseaux qui sont actuellement auprès de moi, je ne trouve qu'un lieutenant et trente-neuf hommes tués, et environ deux cents blessés. Quand je considère la saison de l'année, les fortes bourrasques qu'il a fait le jour de l'action, la fuite de l'ennemi, le court espace de la journée, et la côte où nous sommes, je puis hardiment assurer que l'on a fait en cette occasion tout ce qu'il était possible de faire. Quant à la perte que nous avons essuyée, on doit la mettre sur le compte de la nécessité où j'étais de courir tous les risques pour rompre cette formidable force des ennemis. Si nous avions eu seulement deux heures de jour de plus, toute leur flotte était entièrement détruite ou prise; car nous avions presque atteint leur avant-garde quand la nuit nous surprit.

La frégate *la Pallas*, la chaloupe *la Fortune* et le brûlot *la Proserpine*, sont venus me joindre hier ici. J'avais dépêché le 16, *la Fortune* à Quiberon pour avertir le capitaine Duff de se bien tenir sur ses gardes. Elle rencontra en route la frégate française [illegible] de 40 canons, et se battit contre elle pendant quelques heures. M. Stuart, second lieutenant au *Ramillies*, à qui j'avais donné le commandement de cette chaloupe, eut le malheur d'être tué durant le combat. Les officiers qui restaient ayant tenu conseil entre eux, résolurent de s'éloigner de la frégate ennemie qui était trop forte pour leur chaloupe. J'ai envoyé le capitaine Young avec cinq vaisseaux vers la baie de Quiberon, et je vais former une escadre volante pour nettoyer la côte jus-

qu'à l'île d'Aix et attaquer, s'il est possible, les vaisseaux ennemis qui se trouveront dans ces parages. Je suis, etc.

EDOUARD HAWKE.

M. Hawke a joint à sa lettre une liste des vaisseaux et frégates dont son escadre était composée, savoir : un vaisseau de 100 canons, trois de 90, sept de 74, cinq de 70, deux de 64, cinq de 60; quatre frégates de 50, une de 36, deux de 32, et trois de 28, en tout, vingt-trois vaisseaux de ligne et dix frégates (on remarquera que les bâtiments de 50 canons sont qualifiés frégates). L'escadre de M. de Conflans consistait en vingt et un vaisseaux de ligne, dont quatre de 80 canons, six de 74, trois de 70, et huit de 64, outre quatre frégates, savoir : une de 40 canons, une de 36, une de 34, et une de 16.

(*Extrait de la Gazette de Hollande du mardi 11 décembre* 1759.)

RELATION DU COMBAT NAVAL

DU 20 NOVEMBRE 1759.

L'escadre du roi sortit de la rade de Brest le 14 novembre ; à deux heures nous fûmes à la pointe de Saint-Mathieu, et peu de temps après nous aperçûmes par notre tribord une frégate anglaise ; elle était mouillée en station, et avait sans doute communication avec l'escadre de la même nation mouillée depuis trois mois sous Ouessant.

Le 15, sur les neuf heures du matin, nous vîmes par notre bâbord une autre frégate, à qui *l'Ebe* donna la chasse inutilement jusqu'à midi. A trois heures nos vigies signalèrent dix-huit bâtiments sur deux lignes courant au nord. C'étaient ceux qui avaient passé l'été dans la rade de Quiberon; ils allaient joindre les premiers.

Le 16, on aperçut pendant tout le jour une frégate à notre arrière. *L'Ebé* fit signal d'incommodité et de relâche ; elle avait son mât de hune à bas, par un abordage qu'elle avait essuyé par un de nos vaisseaux.

Le 17, nous fîmes amener à bord du *Soleil-Royal* un bâtiment anglais ; il venait de Québec, et ramenait des Français.

Le 18, trois ou quatre bâtiments nous longèrent ; on les héla, ils se dirent Suédois et Danois.

Le 19, *l'Éveillé* ayant mis pavillon anglais, surprit et fit amariner un petit grenezais, dont l'équipage était de soixante hommes.

Jusqu'à ce jour nous eûmes des vents contraires et des calmes plats, ce qui empêcha M. le maréchal de donner dans Quiberon, lieu de sa destination. Entre dix et onze heures du soir, le vent fraîchit dans l'ouest. Nous nous jugeâmes alors à vingt lieues ou environ de Belle-Isle. La route que tenait M. le maréchal nous indiqua que son projet était de se rendre à l'embouchure du Morbihan.

COMBAT DES CARDINAUX.

Le 20, à la pointe du jour, nous découvrîmes à l'avant de nous plusieurs bâtiments. Leur nombre n'a pas été unanimement reconnu ; les uns ont dit qu'ils étaient dix, les autres ont cru en voir jusqu'à dix-huit gros ou petits. Sur les sept heures le général fit signal de chasse au premier paré, ce qui désordonna l'escadre. A dix heures, M. le maréchal fit signal de lever la chasse, celui de ralliement, et de se former sur une seule file. Alors nos vigies avaient aperçu loin de nous à notre arrière un grand nombre de vaisseaux qui, suivant l'estime générale et suivant les états, se trouvèrent trente de ligne, dont quatre à trois ponts, et six frégates.

Le temps était gros, et le vent avait été très-violent la nuit; ce qui joint à la chasse du matin avait empêché la prompte exécution des ordres : cependant les deux premières divisions étaient formées, lorsqu'à deux heures et demie commença le combat. Cet ordre était tel qu'on peut, par supposition, lui donner la forme d'une ancre. *Le Soleil-Royal* en était l'organeau, et *l'Orient* l'autre bout; la plupart des vaisseaux de la seconde et première division, la tige, la troisième division les bras. *Le Magnifique* étant par son rang, *le Diamant* était séparé de la tige pour donner la place à ceux de la troisième division de prendre leur rang, ce qu'ils cherchaient à faire. Le chef, *le Formidable*, était encore à notre bâbord, formant une des pattes de l'ancre, et *le Bizarre*, l'autre à tribord.

L'ordre en file avait paru nécessaire pour passer par les Cardinaux.

Nous vîmes les Anglais pendant trois heures arriver en très-bon ordre; ils nous parurent sur deux ou trois lignes : mais lorsqu'ils furent sous Belle-Isle, leur ordre se rompit. Les meilleurs voiliers gagnèrent au vent; on ne vit plus qu'une forte tête, un très-gros corps, des ailes épaisses, et une queue fort allongée.

La seconde et première division étaient déjà dans la baie de Quiberon, ayant le cap à l'est-sud-est; les vents ayant changé, ils furent contraires à notre arrière-garde et favorables aux ennemis qui en profitèrent pour attaquer *le Magnifique*; il se défendit courageusement contre trois ou quatre.

Le Héros fut à son secours; mais ayant affaire à huit ou dix vaisseaux, il fut bientôt démâté de son petit mât de hune, qui, en tombant, cassa sa vergue de misaine et emporta son grand perroquet. Malgré ces inconvénients, il échappa après avoir combattu plus de deux heures.

Dans ces entrefaites *le Formidable* voulant soutenir l'arrière-garde enveloppée, se laissa culer jusqu'à ce qu'il fût le dernier des nôtres et au point qu'il se trouva bientôt au centre des ennemis; sa défense fut opiniâtre, ses feux de mousqueterie et d'artillerie furent vifs et continuels; il ne se rendit qu'à cinq heures du soir.

Les autres vaisseaux de l'arrière-garde furent canonnés et canonnèrent longtemps; l'un d'eux, *le Superbe*, fut engagé par les sabords de sa première batterie, et on le vit couler bas, après une heure de combat. Ses grenadiers tiraient encore de dessus la dunette, quoique son second pont fût à l'eau.

Pendant ces différentes actions, *l'Orient*, devenu serre-file, ayant parallèlement à son tribord *le Bizarre*, fit un feu de son arrière, de même que *le Bizarre*, et leurs canons, servis par les maîtres et les officiers, protégèrent tellement l'arrière-garde que pas un vaisseau anglais ne les a dépassés. L'amiral anglais se trouvant incommodé de cette manœuvre, vint prendre *l'Orient* par sa hanche de tribord : celui-ci lui prêta le côté; il y eut de part et d'autre tout le feu qu'on peut attendre de leur batterie énorme.

M. le maréchal, voyant la queue de sa file attaquée et son arrière-garde en danger, prit le parti de virer vent devant, en faisant signal à l'escadre d'en faire autant. Ce fut dans cette manœuvre que périt *le Thésée*, qui sans doute avait les sabords de sa première batterie ouverts. Il n'y a guère de vaisseau qui ne courût ce danger, soit en combattant, soit en virant : des grains et un très-grand vent grossissaient les vagues, qui ne sont jamais petites dans cette mer, communément nommée la mer Sauvage. *L'Orient* eût péri sans la force et l'adresse des grenadiers royaux qui dégagèrent ses sabords. *Le Soleil-Royal*, *le Tonnant*, *l'Intrépide*, arrivèrent à la hauteur du vaisseau *l'Orient*; il y eut dans ce moment entre eux plusieurs abordages, inévitables d'ailleurs par la crainte des rochers des Cardinaux : cela n'empêcha pas que les trois généraux réunis et suivis des autres, ne fissent tête quelque temps au général anglais, qui avait à l'avant et à l'arrière ses matelots, et plusieurs autres

gros vaisseaux : mais notre feu terrible fit taire celui des ennemis : et l'amiral, ainsi que les siens, cessèrent de tirer, et culèrent trois quarts d'heure avant la fin du jour. Cette manœuvre de M. le maréchal avait dérobé aux ennemis la facilité que leur donnait leur supériorité en nombre de foudroyer plusieurs des nôtres qui ne furent jamais attaqués par un seul vaisseau.

Le combat finit à cinq heures un quart ; nous étions à une lieue un quart de l'île du Met.

Le Soleil-Royal ne fit paraître les feux de poupe accoutumés ; il était trop engagé dans les Cardinaux pour y attirer l'escadre entière, qui y eût toute péri comme ceux qui se trouvèrent trop engagés dans la baie de Quiberon.

Chacun suivit son opinion ; les officiers, les pilotes-côtiers furent consultés. Sept vaisseaux, dont aucun capitaine ne serait vu, prirent le sage parti de se rendre le lendemain à la rade de l'île d'Aix ; *le Tonnant* y arriva le dernier. Le lendemain *l'Intrépide*, qui avait mouillé au lieu du combat la nuit du 20, s'y rendit aussi le 22. *Le Soleil-Royal* et *le Héros* furent s'échouer au petit port du Croisic, et *le Juste* périt à l'entrée de la rivière de Nantes.

Les sept autres, ainsi que les quatre frégates, entrèrent dans la Vilaine

LETTRE DE M. LE MARÉCHAL DE CONFLANS.

Du 24 novembre 1759.

Je ne vous ferai pas, Monsieur, le détail de ma navigation depuis le 14 de ce mois jusques à la nuit du 19 au 20. Des contrariétés continuelles ont retardé mon arrivée à Quiberon, où, sur les nouvelles que j'avais reçues, je n'avais pas lieu de m'attendre à la supériorité dans laquelle j'ai trouvé les ennemis, et à la malheureuse journée qui a si tristement terminé la campagne.

A la suite d'un calme assez long, le vent s'éleva dans la partie de l'ouest le 19, environ à onze heures du soir. Je me faisais alors à vingt-trois lieues dans le sud-ouest, quart d'ouest de Belle-Isle : je fis signal à l'armée de faire servir, et je dirigeai ma route sur Belle-Isle même, afin d'entrer le lendemain dans le Morbihan pour suivre les ordres du roi, et me conformer à ce que vous m'aviez particulièrement marqué par votre lettre du 5 de ce mois.

Le vent augmenta considérablement pendant la nuit, et vint à l'ouest-nord-ouest. Je fus même obligé de faire peu de voiles pour éviter de me trouver trop tôt sur la terre. Au point du jour on découvrit plusieurs vaisseaux devant nous, et je fis faire successivement le signal de ralliement, celui de faire branle-bas, de faire attention aux signaux de combat, et celui de s'y préparer.

Quand le jour fut plus clair, on compta jusqu'à dix-sept ou dix-huit bâtiments. Mais comme on ne reconnut dans ce nombre que sept ou huit vaisseaux de ligne, sur les nouvelles positives que j'avais régulièrement reçues tous les jours du Morbihan, tandis que j'étais dans la rade de Brest, je ne doutai pas que ce ne fût l'escadre de huit vaisseaux qui depuis longtemps était en station dans la baie de Quiberon, laquelle avertie de ma sortie de Brest, sortait pour éviter d'y être rencontrée par l'armée du roi : je ne songeai à établir aucun ordre de bataille ; je fis le signal général de chasse, je fis même crier au *Tonnant*, qui se trouva à portée de la voix, que j'étais résolu à poursuivre vivement les ennemis, à les faire attaquer sans ordre, puisqu'ils étaient en aussi petit nombre, et je m'abandonnai moi-même sur celui qui me parut le plus gros. Il n'y en avait que quatre qui avaient pris chasse sous le vent, et c'était ceux que je suivais avec plusieurs vaisseaux. Les trois ou quatre autres avaient pris leurs amures à tribord ; et là-dessus M. le chevalier

de Beauffremont avait pris le parti de les suivre. On fit en même temps de plusieurs de nos vaisseaux signal que l'on découvrait des voiles au vent; nous en eûmes nous-mêmes connaissance du haut de nos mâts. Dans la confiance que j'avais aux détails réitérés qui m'avaient été envoyés du Morbihan, je regardais comme impossible que les ennemis eussent dans ces parages des forces supérieures, ni même égales à celles que je commandais. Je fis signal à la troisième division de tenir le vent, afin de ne pas laisser *le Tonnant* exposé à se voir envelopper par un nombre de vaisseaux ennemis.

Presque aussitôt on découvrit que les voiles, que peu de temps auparavant on avait signalées de tous les vaisseaux, étaient une armée supérieure à la nôtre, et qui à force de voiles arrivait sur nous vent arrière, en très-bon ordre : on y distinguait au moins vingt-trois vaisseaux de ligne, dont plusieurs paraissaient à trois ponts. Je fis aussitôt le signal de lever chasse, celui de ralliement, celui de se mettre en ordre de marche sur une ligne; j'avertis que j'allais recommencer à faire les signaux du combat, et je fis immédiatement après celui de s'y préparer.

Le vent était alors à l'ouest-nord-ouest très-violent, la mer fort grosse, avec toutes les apparences d'un très-gros temps. Ces circonstances jointes à l'objet que toutes vos lettres indiquaient, et la supériorité décidée des ennemis auxquels je voyais dès lors trente vaisseaux de ligne, tout enfin me détermina à prendre la route du Morbihan, d'autant que le vent, dans la position où je me trouvais, ne me permit pas de relâcher dans aucun autre lieu; et je n'avais pas lieu de croire que, si j'y entrais le premier avec vingt et un vaisseaux, les ennemis osassent m'y suivre malgré leur supériorité qui devait elle-même embarrasser leurs mouvements dans un endroit aussi resserré.

Voici le plan que je me faisais, et vous en jugerez vous-même, monsieur, en l'appliquant sur une carte.

Je ne pouvais pas disputer le vent aux ennemis tandis que j'étais au large, puisqu'ils venaient vent arrière sur moi : je comptais, et j'avais lieu de m'en flatter, que mes vingt et un vaisseaux seraient entrés dans le Morbihan avant aucun des ennemis, dès le moment que j'y serais, je devais tenir le plus près les amures à bâbord, et m'élever en bataille à l'aide du Jusant jusque dans le fond de la baie de Quiberon. Je comptais y tenir de même à la voile, en louvoyant jusqu'à ce que les ennemis eussent pris un parti. S'ils restaient au dehors, il leur fallait gagner le large, vu le gros temps qu'il faisait. Et en ce cas j'aurais mouillé en bon ordre au vent de la baie, et j'aurais pris là toutes les mesures convenables pour me préparer à tous les événements auxquels la proximité de l'armée anglaise m'exposait.

Si au contraire les ennemis prenaient le parti de me suivre avec toutes leurs forces dans la baie, je devais me trouver au vent à eux, je les aurais combattus avec cet avantage; et quoique j'eusse bien envisagé combien les manœuvres d'un semblable combat seraient critiques et délicates dans un lieu aussi étroit, il était cependant naturel de penser qu'elles le seraient encore bien plus pour les ennemis qui seraient sous le vent entre l'armée du roi et les dangers de la côte, qui étant plus nombreux seraient encore plus gênés que nous, et enfin qui étant à une côte ennemie ne devaient s'attendre à aucune des ressources qui étaient toutes pour nous. D'ailleurs le parti était forcé; et le lieu où j'étais contraint d'aller, était celui où les ordres du roi m'appelaient depuis longtemps.

Afin de marquer la route, j'avais choisi l'ordre de marche sur une ligne : dans cet ordre je marchais à la tête, et pour former l'ordre naturel de bataille, je n'avais qu'à me mettre au centre de la ligne, ce que je comptais faire sur le second bord aussitôt qu'elle serait tout entière dans la baie.

Je fis donc route de même avec autant de voiles que j'en pus mettre, pour ne pas courir risque de me separer de toute la ligne. Je fis faire le signal de serrer la file, et particulièrement à l'arrière-garde de forcer de voiles. La tête des ennemis s'approchait, et je craignais de la voir à tout moment engagée contre mes vues. Effectivement, lorsque je doublais les Cardinaux la tête de nos ennemis commencèrent à tirer sur la queue de notre armée, qui y répondit avec une vivacité qui me donna pendant quelques moments l'espérance que cet engagement n'aurait pas les suites que j'avais tout lieu de craindre : mais bientôt le vent vint au nord-nord-ouest. Ce funeste changement donna aux ennemis le moyen d'employer toute leur supériorité contre ceux de nos vaisseaux qu'il leur donna en même temps la facilité de joindre plus tôt.

J'étais alors assez avancé dans la baie de Quiberon, l'avant-garde et le corps de bataille me suivant d'assez près : mais il n'y avait plus d'ordre de bataille établi. Le changement de vent l'avait totalement dérangé sans que l'on eût pu l'empêcher. Les ennemis entraient eux-mêmes dans la baie pêle-mêle avec les derniers de nos vaisseaux, dont plusieurs étaient enveloppés ; ce qui n'empêchait pas ceux-ci de combattre avec une intrépidité digne des plus grands éloges.

La nécessité de marquer la route et les mouvements que je voulais faire exécuter, m'avait obligé de rester jusque-là à la tête, et je n'avais point encore combattu. Je revirai de bord pour me mettre au milieu de la ligne, et en même temps à portée de combattre les ennemis qui se multipliaient considérablement. Je dis à *l'Intrépide*, qui me suivait immédiatement de faire de même ; et comme la sûreté de la navigation exigeait que bientôt tous les vaisseaux missent également à l'autre bord, je fis en même temps signal de revirer de bord par la contre-marche, dans l'espérance que nous pourrions de même rétablir l'ordre de bataille sur une ligne.

Peu à peu j'arrivai lof pour lof dans les eaux de plusieurs de nos vaisseaux que la faute du vent avait amoncelés sans ordre, comme je l'ai dit plus haut, en faisant ce mouvement je couvrais aussi *le Juste*, qui était écrasé du feu de plusieurs vaisseaux ennemis. J'en forçai quelques-uns de se retirer, et aucun ne tint par mon travers ; j'envoyai aussi alors une bordée à l'amiral anglais.

Ayant repris mes amures à bâbord, j'eus les ennemis à combattre au vent et sous le vent. Malgré cela leur feu réuni sur nous ne nous fit aucun mal. Cette bordée ne put pas être longue à cause de la côte que nous approchions de trop près. Cela joint aux approches de la nuit me détermina à revirer encore de bord, dans l'intention de doubler le Four, de sortir de la baie, et de me faire suivre au large par l'armée dont je ne voyais aucun vaisseau rendu, malgré la durée et la violence du combat qu'ils avaient soutenu.

Au moment où je faisais arriver *le Soleil-Royal*, vent arrière, l'amiral anglais se mit en devoir de m'envoyer une bordée par la poupe : mais *l'Intrépide* en présentant son côté à l'ennemi avec une audace et une contenance que je ne saurais assez exalter, attira tout le feu sur lui, y répondit avec une vivacité incroyable, et me tira de l'embarras où cette position désavantageuse me mettait. Je repris sur-le-champ les amures à tribord, et je comptais alors combattre banc à banc l'amiral anglais ; mais M. de Chateloger continua de le servir vivement, et tout l'avant de son vaisseau jusqu'[illegible] au grand mât resta toujours entre l'ennemi et moi, en sorte que je ne pus employer que la moitié de mes canons contre lui, tandis que *l'Intrépide* en couvrait l'autre moitié, et se servait de tous les siens.

Il ne m'est pas possible de pousser plus loin le détail de cette affaire : depuis longtemps on était mêlé, et la nuit qui survint me déroba la connaissance du parti que chacun prit. Quant à moi, j'étais toujours résolu à ressortir par les Cardinaux et

à me mettre en dehors de Belle-Isle. Je fus abordé successivement à bâbord par un de nos vaisseaux, et à tribord par un autre : ce dernier ne me fit pas de mal, mais le premier me désempara entièrement de l'avant; comme d'un côté j'avais beaucoup à craindre des suites du choc que j'avais reçu, et que de l'autre ces accidents m'avaient fait tomber sous le vent du Four, et qu'il ne m'était pas possible de sortir de la baie, je pris le parti de venir chercher un mouillage dans la baie du Croisic.

J'y ai passé la nuit du 20 au 21 dans l'incertitude du parti que je pourrais prendre le lendemain; mais j'employai toute cette nuit à me disposer aux événements quels qu'ils pussent être.

Le 21 au point du jour, je vis vingt-trois vaisseaux ennemis mouiller au vent à moi, un vaisseau que je ne pus pas reconnaître échoué sur le Four (j'ai su depuis qu'il était anglais) et un vaisseau français que je reconnus peu après pour être *le Héros*. Je ne pouvais songer, dans une pareille position, qu'à éviter que le vaisseau du roi, que je montais, ne tombât entre les mains des ennemis; je vis d'ailleurs des mouvements parmi l'armée anglaise qui m'annonçaient qu'on allait appareiller. Je ne pouvais douter de ses desseins, par la facilité qu'elle avait de les exécuter. Je coupai mon câble, et je fis route pour me rendre le plus près qu'il me fut possible du petit port du Croisic, devant lequel je m'échouai. *Le Héros* avait pris le même parti peu de temps avant moi. Je vous informerai dans une lettre particulière des événements qui ont suivi cet échouage.

Il ne m'est pas possible, monsieur, de vous détailler ce qui concerne chaque vaisseau en particulier, il y en a plusieurs dont j'ignore le sort : voici ce que j'ai appris des autres.

Le Glorieux, *le Robuste*, *l'Inflexible*, *le Dragon*, *l'Eveillé*, *le Sphinx* et *le Brillant* sont entrés dans la Vilaine, et M. de La Brosse et de la Prévalaye ont eu beaucoup de peine, et ont couru beaucoup de risque avant d'y parvenir. Les frégates *la Vestale*, *l'Aigrette*, *la Calypso* et *le Prince-Noir* y sont aussi. M. de La Brosse vous a rendu compte de tout ce qui concerne tous ces vaisseaux, et M. de Luppe, officier du *Glorieux*, est actuellement à portée de vous en faire les détails.

Le Tonnant, *l'Orient*, *l'Intrépide*, *le Magnifique*, *le Northumberland*, *le Dauphin-Royal*, *le Superbe* et *le Bizarre* ont vraisemblablement pris le large, et je suis persuadé qu'ils sont tous à Rochefort.

Il paraît presque certain que *le Thésée* s'est rempli d'eau par les sabords sous le vent, on m'avait rapporté que le même malheur était arrivé au *Northumberland;* mais il y a aujourd'hui des doutes sur cela, on pense que c'est un vaisseau ennemi que l'on a pris pour lui, ce qui me détermine à le mettre au nombre de ceux qui ont pris le large.

Quel affreux spectacle, monsieur, que celui du *Thésée* abîmé dans un clin d'œil! Quelle perte, que celle de M. de Kersaint qui commandait ce vaisseau, et qui pendant toute sa vie s'est distingué par des services continuels, par des actions des plus brillantes, et par un grand nombre de blessures honorables! Il ne paraît pas possible qu'il se soit sauvé aucun officier de l'état-major de ce vaisseau, ni un seul homme de son équipage.

M. de Kersaint laisse un fils enseigne de vaisseau, qui marche avec le plus grand zèle sur les traces du père qu'il vient de perdre : il laisse un grand nombre d'autres enfants, et une veuve chargée de leur éducation. Ils sont tous bien dignes des bontés du roi, et des vôtres, monsieur; et quoique ce ne soit pas ici le temps de demander des grâces, je ne peux m'empêcher de vous prier avec les plus vives instances de vouloir bien intéresser Sa Majesté au sort de madame de Kersaint et à celui de ses enfants.

J'ai appris depuis que je suis ici, que *le Juste* s'est perdu à l'entrée de la rivière de Nantes, et qu'il ne s'est sauvé de son vaisseau que le sieur Dubois, enseigne de port, et environ cent cinquante hommes de l'équipage. (*Sur tout cela Conflans était très-mal informé.*) Messieurs de Saint-Allouarn frères, et tous deux capitaines de ce vaisseau, ont été tués dans le combat. L'aîné commandait *le Juste*, et le cadet (*celui-ci portait le nom de Rosmadec*) y était en second avec son frère. C'étaient deux excellents officiers, qui dans plusieurs occasions ont donné des preuves des talents les plus distingués, du zèle le plus ardent, et de la plus grande valeur. L'aîné laisse un fils enseigne de vaisseau, digne par son mérite personnel de vos bontés et des grâces du roi.

J'ai appris également que *le Formidable*, commandé par M. Duverger, chef d'escadre, a été pris par les ennemis qui ont donné à cet officier général les témoignages les plus glorieux de l'estime qui est due à la vigoureuse défense qu'il a faite : j'ai moi-même été témoin d'une partie de son combat ; il était environné d'ennemis, sans que son feu en ait été ralenti un seul moment. A la fin il a été obligé de céder à des forces supérieures. Il vous rendra compte de son combat dont je ne sais aucune particularité, et vous intéressera à un sort qu'il a su rendre aussi brillant que malheureux.

Le Héros qui s'est échoué ici en même temps que moi, a soutenu le combat le plus glorieux contre des vaisseaux ennemis : une fois il a été dégagé par *le Formidable*, cela n'a point empêché qu'il n'ait été abordé par un vaisseau anglais de 80 canons. M. le comte de Sanzai, quoique deux cents hommes de son équipage fussent déjà tués ou mis hors de combat, quoique le corps de son vaisseau, sa mâture, ses voiles et ses manœuvres fussent criblés de coups de canon, força l'ennemi de l'abandonner. Il aurait à la fin succombé, et il était obligé de se rendre, si quelques-uns de nos vaisseaux n'étaient survenus, ce qui obligea les Anglais de se retirer : il profita ensuite de la nuit pour venir ici. Elle l'empêcha de reconnaître ceux auxquels il avait cette obligation, et il n'a pu me les nommer. Il fait les plus grands éloges de ses officiers et de ses équipages. Il a perdu M. le chevalier de Quelen, et M. de Maupertuis, tous deux enseignes de vaisseau, tués dans le combat. C'est une perte réelle pour le corps, leurs talents et leur conduite ayant donné les plus grandes espérances depuis qu'ils sont au service. M. de Laurencie, enseigne de vaisseau, et les sieurs de Lorgeril et Le Metaer, gardes de la marine sur le *Héros*, ont été blessés. Il y a lieu de se flatter que leurs blessures n'auront pas de suites fâcheuses. M. le comte de Sanzai est au-dessus de tout ce que je pourrais vous dire de lui : il est à la tête des capitaines, et personne ne remplira mieux que lui les premiers emplois.

Je ne saurais, monsieur, vous exprimer tout ce que je dois à l'intelligence, au zèle, et à la valeur des officiers qui servaient sur *le Soleil-Royal* que je montais. Le choix que j'en avais fait, prouvait déjà toute mon estime pour eux : chaque occasion de les employer sera toujours un nouveau sujet de les louer et de les estimer : je n'ai de regret que celui de n'avoir pu les employer plus longtemps et plus utilement. M. de Chezac qui les commandait vous est déjà connu, et a mérité votre confiance, par la manière dont il a rempli l'emploi important dont il est chargé à Brest, les places les plus honorables ne sauraient être confiées à personne qui soit plus capable que lui de les occuper ; en même temps personne n'est plus capable de commander les plus gros vaisseaux du roi, et de les faire servir plus utilement et plus glorieusement, lorsqu'une égalité de forces rendra la chose possible.

Je ne dois pas oublier de faire valoir auprès de vous la sagesse et l'habileté avec lesquelles M. le chevalier de Montazet a exécuté l'ordre qui lui a été donné de brûler

le Soleil-Royal, lorsqu'il a été reconnu qu'il n'était pas possible d'empêcher les ennemis d'y réussir eux-mêmes sous peu de moments. Il les a prévenus d'un grand quart d'heure, et a rempli cet objet avec la promptitude et la prudence inséparables de tout ce qu'il fait. Après que le feu fut mis au *Soleil-Royal*, une frégate anglaise s'approcha pour protéger deux chaloupes et deux canots destinés à brûler *le Héros* qui était plus en dedans ; ils y parvinrent à la faveur de la fumée qu'occasionnait l'incendie du *Soleil-Royal*. M. le comte de Sanzai se disposait alors à l'envoyer brûler, et n'avait retardé que dans l'appréhension où on était que les poudres des deux vaisseaux agissant à la fois ne fissent quelque explosion dommageable à la ville : heureusement il était plein d'eau, et il n'y avait personne ; cela est audacieux, mais n'a eu d'autre effet que celui qu'on se proposait de faire avec plus de prudence.

Je finis, monsieur, par vous assurer avec toute la vérité que rien ne m'oblige de dissimuler, que tous les officiers généraux, tous les capitaines, tous les subalternes, je dis plus, tous les équipages employés dans cette armée auraient servi aussi utilement que glorieusement, s'ils avaient pu mesurer leur force et leur valeur contre un ennemi qui aurait eu une supériorité moins décidée, et si l'espace eût été proportionné au nombre de vaisseaux qui y ont combattu.

Je ne saurais aussi trop vous exalter la contenance ferme de M. le comte de Bois-Gélin, des officiers et des soldats de son régiment, ni trop vous témoigner la satisfaction que j'ai ressentie en voyant leur sagesse, leur bonne volonté et leur contenance dans les adversités que nous avons éprouvées.

M. Du Luc, commandant les gardes-côtes embarqués sur *le Soleil-Royal*, a également su par son exemple et sa valeur inspirer à ces milices les sentiments et l'âme des vieilles troupes les mieux disciplinées.

LE MARÉCHAL DE CONFLANS.

La lettre ci-dessus du maréchal de Conflans fut accueillie par le public comme elle devait l'être, avec indignation. Au lieu d'essayer à s'y justifier, le maréchal qui, en Angleterre, eût certainement été condamné à perdre la vie, s'y exprimait comme le roi de Perse Xersès après ses défaites navales, ou comme le roi d'Espagne Philippe II, après le désastre de *l'Armada* ; on eût dit qu'on n'avait à s'en prendre qu'aux éléments de l'anéantissement de la flotte française, et qu'il se réservait de châtier, au premier jour, les flots et les vents de leur insolence à son égard. La cour elle-même trouva cette lettre très-inconvenante, et Conflans en écrivit une autre un peu moins hautaine, dans laquelle il disait que tant que l'on se persuaderait en France qu'un vaisseau français suffirait pour battre deux vaisseaux anglais, on n'éprouverait que des mécomptes semblables au sien ; mais, outre que cette partie n'était pas celle que l'on avait jouée dans la circonstance, puisque si la flotte anglaise se composait de vingt-trois vaisseaux, depuis 60 jusqu'à 100 canons, et de dix frégates, dont plusieurs de 50 canons (*Il est vrai que le prince de Beauffremont donne une liste de trente-neuf vaisseaux anglais, depuis 50 jusqu'à 100 canons, à laquelle il ajoute vingt-deux frégates, sept corvettes, un brûlot et quatre galiotes à bombes, et qu'il donne à l'ennemi seize cents canons de plus qu'aux Français*), la flotte de France se composait de vingt et un vaisseaux, depuis 64 à 80 canons, de quatre frégates, la plus forte de 30 canons et de deux petites corvettes ; outre cela, disons-nous, Conflans était justement un de ces hommes présomptueux qui, avant l'action, se faisaient toujours fort de mettre l'ennemi en fuite, rien qu'en se montrant à lui, fût-ce même avec des forces inégales. Les nombreuses pièces manuscrites, antérieures au désastre du 20 novembre 1759, que renferme le *dossier Conflans*, font foi de l'outrecuidance de ce courtisan. Les satires ne manquèrent

pas en réponse aux lettres de Conflans. On en trouve des traces sanglantes dans ce même dossier.

Elles sont moins sanglantes encore toutefois, par le fait, que les rapports des commandants ou officiers des vaisseaux, qui abondent aux *Archives de la Marine*, sur la bataille du 20 novembre 1759. Il en est un surtout, à demi dévoré par l'eau de mer, dont la seule vue serre le cœur. On y lit en marge : « *C'est le journal de M. Perier de Montplaisir*, lieutenant sur *le Juste*, *trouvé dans sa poche, à la tête.* » Perier avait pris le commandement après la mort des deux frères de Saint-Allouarn. *Le Juste* périt à l'embouchure de la Loire, avec presque tous les officiers qui le montaient et une très-grande partie de son équipage et des troupes. Le naufrage du *Juste* est ainsi raconté au ministre de la marine par l'enseigne de Farcy :

NAUFRAGE DU VAISSEAU *le Juste*.

« J'ai l'honneur de vous rendre compte du triste sort du *Juste*, commandé par M. de Saint-Allouarn, et sur lequel je servais en qualité d'enseigne.

« Nous sommes partis de Brest le 14, et le 20, à la pointe du jour, nous avons eu connaissance de six vaisseaux anglais que l'on a signalés. Un moment après nous en avons encore découvert huit, et ensuite dix-neuf autres. Aussitôt qu'on aperçut les premiers on les chassa, et quand les derniers furent signalés, M. de Conflans arriva sur quelques-uns de nos vaisseaux qui, en chassant, étaient tombés sous le vent. Dans le même moment les Anglais tinrent le vent et donnèrent le temps à plusieurs de leurs vaisseaux qui s'étaient dispersés de se rallier au corps de l'armée. Ils se mirent tous sur une ligne et environ une heure après ils commencèrent à nous donner chasse. Comme nous avions forcé de voiles et pris de l'avance, l'ennemi ne nous joignit que sur les deux heures et demie, moment auquel il nous attaqua. Dans le combat qui dura jusqu'à environ huit heures, M. de Saint-Allouarn reçut une balle dans l'épaule qui le mit hors d'état de continuer à se battre; dans le même instant M. de Rosmadec, son frère et son second, fut aussi blessé si dangereusement qu'il en mourut le soir même. M. de Trémignon, notre quatrième lieutenant, et M. de Perier de Crenan, garde de la marine, furent également blessés. M. de Perier de Montplaisir, troisième lieutenant du vaisseau, qui était destiné à être pendant le combat sur le gaillard d'arrière, prit aussitôt le commandement et continua à tirer en attendant M. Du Châtel, notre lieutenant en pied, qu'il envoya sur-le-champ avertir, à la première batterie, de l'accident des capitaines. M. Du Châtel se rendit à l'instant sur le gaillard d'arrière et M. de Perier à un autre poste. Nous continuâmes à nous battre jusqu'au moment où M. le maréchal de Conflans vint se présenter à quatre vaisseaux ennemis qui nous avaient entourés et si fort maltraités par leur feu vif et continuel, qu'ils nous auraient sûrement coulés bas sans lui. Son secours nous mit en état de forcer de voile pour serrer davantage la ligne : mais nous voyant dégréés de toutes pièces et tout à fait hors de combat par le mauvais état de notre gouvernail qui manquait en quatre endroits différents, et sur lequel nous ne pouvions plus compter, nous fûmes obligés de porter au large pour pouvoir par cette feinte reporter à terre et aller chercher un mouillage pour nous regréer. Nous gagnâmes la pointe du Poulien et y mouillâmes sur la parole de notre pilote-côtier qui nous assura que nous y serions hors d'insulte. Nous travaillâmes toute la nuit à notre gréement que nous ne pûmes rétablir que fort imparfaitement, et le lendemain, à la pointe du jour, nous mîmes notre petit canot à la mer pour boucher les voies d'eau que nous avions à la flottaison. La crainte que la lumière ne nous fît reconnaître nous avait empêchés de le faire dès le soir même. Cet

ouvrage fait, nous voulûmes jeter l'ancre; mais nous apercevant en virant que notre câble était prêt à manquer, le même pilote demanda qu'on mît le petit foc dehors pour faire arriver le bâtiment, sans quoi nous courions risque de nous perdre. Il nous fit aussi mettre le petit hunier dehors et nous coupâmes notre câble dans l'endroit où nous nous étions aperçus qu'il manquait. Notre dessein en appareillant, était de donner dans Saint-Nazaire, les vents étant bons pour y entrer. Nous avions déjà fait le signal de reconnaissance à la terre, mis le pavillon en berne et tiré plusieurs coups de canon pour appeler des pilotes du lieu, quand le nôtre voyant que nous approchions un peu trop de la terre, jugea à propos de nous faire mouiller pour attendre le flot; nous ne l'eûmes pas plus tôt fait qu'on s'aperçut que le vaisseau touchait de toutes parts et qu'il était impossible, quelque manœuvre que nous fissions, de nous retirer, la mer baissant encore de l'endroit où nous étions, appelé la Bâture-Duvers, éloigné d'environ deux lieues de la rivière de Saint-Nazaire. Nous mîmes alors tout en œuvre pour soulager et alléger le vaisseau qui était prêt à se briser. Nous fîmes enfoncer toutes les pièces d'eau qui étaient dans la cale, pomper et jeter à la mer nos boulets et mille autres choses. Nous coupâmes le mât d'artimon, mais le tout sans succès. Nous mîmes alors nos deux canots à la mer pour sauver notre monde. Il nous fut impossible d'y mettre la chaloupe, ayant perdu dans le combat les palans qui étaient nécessaires et n'ayant pas eu le temps de les réparer. Enfin, pour empêcher que la mâture ne fît ouvrir tout à fait le vaisseau, nous coupâmes le grand mât; mais voyant que toutes ces précautions étaient inutiles et que le bâtiment se perdait absolument et sans ressource, nous pensâmes tous à nous sauver. MM. de Saint-Allouarn et de Perier se mirent sur le même rats. M. de Saint-Allouarn est mort dans la traversée, et l'on a trouvé dans les poches de M. de Perier, qui est venu expirer à la côte, les instructions qu'on avait données à notre capitaine. J'ai l'honneur de vous les renvoyer, monseigneur, dans l'état où elles m'ont été remises par son domestique qui avait fait le trajet avec lui. On n'avait pas encore retiré M. de Perier de dessus le rats, qu'il est venu une lame qui l'a reporté au large. Pour moi, monseigneur, je me suis jeté sur un rats avec MM. de Kerjean-Moies, Dubois, de Cousier, de Perier de Crenan, lieutenant, enseigne et garde de la marine. Après avoir essuyé plusieurs lames qui nous jetaient sur le vaisseau, il en vint une autre qui chavira le rats et fit manquer la main à mes camarades. Je fus assez heureux, monseigneur, pour m'y tenir attaché, et après avoir lutté longtemps contre les flots, j'ai eu le bonheur d'arriver à la côte dans un endroit qu'on nomme la Plaine, tellement épuisé et hors d'haleine que, n'en pouvant plus de lassitude et de fatigue, et manquant absolument de forces, je suis retombé trois fois à la mer. J'y aurais probablement péri sans le secours de M. Denis, capitaine marchand, qui s'est jeté à l'eau et m'a sauvé la vie. Il m'est impossible, monseigneur; de vous dire le nombre des morts et de ceux qui ont été blessés pendant le combat. Je ne sais pas non plus combien il s'en est sauvé depuis la perte du vaisseau. Il est venu à la côte trois hommes de notre équipage que j'ai fait inhumer, et quelques débris du vaisseau que j'ai fait mettre chez un particulier. J'en ai donné connaissance à M. Bonhomme, commissaire de Paimbœuf, étant forcé de me rendre chez mon père pour réparer mes forces et chercher les secours dont j'ai besoin. Je m'y suis rendu extrêmement épuisé et dans le plus triste état, n'ayant pu sauver du naufrage qu'une veste que j'avais sur moi pendant le combat. Mon premier soin en y arrivant a été, monseigneur, de vous faire ce long détail qu'il ne m'a pas été possible d'abréger. Je suis obligé de me servir de ce papier étant dans une campagne hors d'état d'en avoir d'autre. »

On trouve, au nombre des pièces relatives à la bataille du 20 novembre 1759 et

à ses suites, la note suivante qui nous semble être d'un intérêt international assez grand. *Le Héros*, l'un des vaisseaux de la flotte de Conflans, ayant échoué aussitôt après avoir amené pavillon, l'amiral Hawke prétendit que les hommes et les canons qui en avaient été sauvés lui appartenaient, et menaçait de ravager la côte sur laquelle l'échouement et le sauvetage avaient eu lieu, si l'on ne faisait droit à sa réclamation.

EXPLICATION SUR CE QUE LES ANGLAIS PRÉTENDENT QUE L'ON DOIT LEUR RENDRE LES HOMMES, LES CANONS, ETC., DU VAISSEAU *le Héros* QUI, AYANT AMENÉ SON PAVILLON ET N'AYANT PAS ÉTÉ AMARINÉ, S'EST ÉCHOUÉ A LA COTE.

Le vaisseau du roi *le Héros*, combattu et poursuivi par une force trop supérieure dans la journée du 21, amena son pavillon et mouilla dans le même instant; mais il ne fut point amariné et l'orage le força, pendant la nuit, de s'échouer sur la côte de Bretagne pour sauver son équipage du danger évident de périr sur ses ancres.

L'amiral anglais redemande et les canons du vaisseau échoué et les hommes qui se sont sauvés à terre.

Sa demande est fondée sur ce raisonnement : « Tout vaisseau qui amène son pavillon est censé prisonnier de guerre, en ce qu'il évite par ce signal d'être coulé à fond; d'où il s'ensuivrait que l'amarinage n'est plus nécessaire pour qu'un vaisseau soit de bonne prise. »

Si l'on voulait discuter cette question sur des passages de Grotius, Seldanus et autres jurisconsultes fameux, on ferait un mémoire de longue haleine, qui sans doute ne satisferait pas, parce que ces auteurs ne fournissent que des exemples d'approximation que chaque partie applique à son avantage. Il est plus naturel de recourir à nos ordonnances.

Celle du 14 juillet 1674, qui punit de mort tout capitaine qui abandonne un pavillon auquel il doit obéir, défend, sous la même peine, à tout officier commandant un vaisseau du roi de le rendre jamais à l'ennemi.

Il suit de cette disposition que le capitaine d'un vaisseau du roi ne peut rendre, et ne rend son vaisseau que prêt à couler à fond et par humanité (contre laquelle il ne peut y avoir de loi) pour un reste de braves gens dont le sacrifice serait inutile. Ainsi l'action d'amener le pavillon dans cet instant est autant la demande du prompt secours dont il a besoin pour sauver la vie des hommes que le consentement de se rendre prisonnier de guerre.

Or, dès que l'ennemi n'envoie pas, ou ne peut pas envoyer, par les circonstances, le secours qu'on lui demande, l'espèce de traité fait par l'action d'amener le pavillon devient nul, puisque l'effet et l'utilité ne s'ensuivent pas.

On peut donc conclure que le pavillon amené ne suppose pas un vaisseau pris, mais un vaisseau dont le capitaine consent à se rendre, pourvu qu'on sauve son équipage du danger de couler à fond.

Ainsi l'amarinage est nécessaire pour donner le droit de propriété. L'usage l'a toujours confirmé; de plus que deviendrait sans cela la loi *de Postliminio* (*Si vero* [illegible] *qui* [illegible] *se ipsis* [illegible] *aut fugâ aliâve arte subduxerint, si inter* [illegible]*, ad presidia propria esse cœperint non solum quo ad personas sed etiam ex paritate rationis quo ad res captas postliminio idoneas statim postli*[illegible] *esse videntur. Digest.* L. 5. c. 1, *de Postliminio*), règle des vingt-quatre heures qui ne suppose la propriété du vaisseau qu'après qu'il a été vingt-quatre heures au pouvoir du preneur, règle reçue chez toutes les nations policées, qui ne porte que sur la possibilité des circonstances qui peuvent faire aborder une prise,

dans les vingt-quatre heures, en pays neutre (à plus forte raison dans sa patrie), où elle devient libre de droit, ainsi que les Romains le pensaient, même des esclaves?

L'illustre Duguay-Trouin, commandant le vaisseau *l'Achille*, en 1709, après avoir combattu trois vaisseaux de guerre escortant une flotte, fit amener quatorze vaisseaux marchands; mais le gros temps ne lui ayant pas permis de les amariner, ces prises arrivèrent vent arrière sur la côte d'Angleterre, où il ne pensa pas à les réclamer.

Par quelle raison l'amiral Hawke redemande-t-il avec tant de hauteur des canons et des hommes naufragés sur leur côte, et menace-t-il de faire sentir les horreurs d'une vengeance aussi injuste que cruelle à des citoyens paisibles qui ne sont coupables que d'avoir prêté une main secourable à leurs concitoyens, en les arrachant des bras de la mort sur des rochers et des bancs de sable?

Qu'il est malheureux de ne pouvoir répondre autrement à ces injustes prétentions que par de bonnes raisons!

On pourrait encore tirer bien des conséquences favorables de divers exemples et de plusieurs auteurs. Mais dans le vrai la force et l'intérêt édifient et détruisent à leur gré les lois depuis longtemps, sur terre comme sur mer. Il sied bien aux Anglais de réclamer dans cette guerre le droit des gens sur mer, après le début de la prise de *l'Alcide* aussi injuste que cette réclamation.

Voici du reste le rapport du capitaine de Sanzai, commandant du *Héros*

« Croisic, le 24 novembre 1759.

« Monseigneur, j'ai l'honneur de vous rendre compte du combat que j'ai essuyé contre l'escadre anglaise, le 20 de ce mois. Nous étions le dernier vaisseau de la ligne de l'arrière-garde, et nous avons été attaqués les premiers. Nous avons essuyé le feu de la plus grande partie de la ligne ennemie, de deux vaisseaux qui nous ont combattus au vent, et de deux autres ensuite sous le vent, à deux reprises; ces vaisseaux ont abattu mon petit mât de hune; le grand perroquet l'a été également et toutes nos voiles emportées; le mât d'artimon ne tenait presque à rien, quand un vaisseau de 80 canons nous aborda et fit tomber ce mât sur lui. Dans cette situation il vint un second vaisseau anglais pour nous aborder, ce qui me détermina à amener le pavillon du roi; nous étions absolument hors de défense, ayant nos gaillards encombrés par la garniture, la vergue d'artimon tombée sur le gaillard, la barre du gouvernail cassée, trois mantelets des sabords de la première batterie démontés, ainsi que quatre canons. On allait nous amariner, lorsqu'à l'entrée de la nuit quatre de nos vaisseaux revirèrent de bord, et passèrent auprès de nous, ce qui nous fit abandonner des deux derniers vaisseaux anglais qui nous avaient combattus sous le vent. Je pris le parti de mouiller pour me dégager, et fis couper et jeter à la mer nos mâts et nos vergues qui étaient sur les gaillards; je fis enverguer une misaine et un petit foc que je fis gréer. Avant le jour je fis couper mon câble pour me perdre à terre. Avec le jour nous vîmes l'escadre anglaise qui nous poursuivait encore.

« Je fis côte au Croisic où étant échoué je fis mettre mes bâtiments à la mer avec bien de la peine, manquant de manœuvres pour cette opération. J'ai commencé par envoyer à terre une partie de mes blessés, n'ayant pu les faire descendre tous le premier jour à cause de leur nombre qui était de cent quarante à cent cinquante, et que je ne puis encore vous mander au juste. Ce n'a été que le lendemain à une heure après midi que nous avons achevé de les descendre à terre; nous attendions

les ordres de M. le maréchal de Conflans, après avoir évacué le vaisseau, pour y mettre le feu, lorsque les Anglais se sont présentés à demi-portée de canon pour seconder cinq de leurs chaloupes qui y ont mis le feu. Nous comptions sauver une partie des effets du roi, et notre farine et biscuits que M. le marquis de Brocq, commandant au Croisic, avait demandés, ayant peu de vivres dans ce pays.

« M. le chevalier de Quelen, enseigne de vaisseau a été tué sur le gaillard d'arrière, auprès de moi, et M. de Maupertuis, aussi enseigne, qui était à la première batterie, est mort de sa blessure; il avait eu la jambe emportée. M. le chevalier de La Laurencie, enseigne, a un coup de feu dans la hanche; deux gardes de la marine, MM. de Lorgeril et Le Metaer, sont aussi blessés. »

(2) Il était oncle du savant auteur de l'*Histoire des progrès de la puissance navale de l'Angleterre*, le baron de Sainte-Croix que nous avons eu souvent l'occasion de citer.

(3) L'article Lally, de la *Biographie universelle*, dit positivement qu'il le fut; mais cet article est loin d'être acceptable en tous points par l'histoire. Nous ferons remarquer en passant que cet article est d'une malveillance prononcée à l'égard de Bussy. Il est aisé de voir dans quel naturel intérêt de famille cet article a été fait. Mais ne pouvait-on essayer de relever Lally de la sentence qui le frappa, sans blesser la mémoire d'un homme qui lui était si supérieur sous le rapport de l'intelligence et des services profitables au pays?

(4) Outre les ouvrages déjà cités relatifs à l'Inde, nous avons consulté pour ce qui a trait à cette nouvelle guerre : *Fragments sur l'Inde et sur le général Lally*, 1775; — *Affaires de l'Inde depuis le commencement de la guerre avec la France, en 1756, jusqu'à la conclusion de la paix, en* 1783, traduit de l'anglais; 2 vol. in-8°; Londres et Paris, 1788; — *Mémoires du colonel Lawrence* · — *Cartons de l'Inde et dossier Lally* aux *Archives de la Marine.*

(5) Voici la liste des quatorze vaisseaux et de la frégate donnés au roi, et des ports où ils se construisaient à la date du 8 février 1762. On la trouve dans le *Dictionnaire* d'Expilly, aux mots : *Forces navales.*

A Toulon, *le Languedoc*, de 80 canons, par les états de Languedoc; *le Zélé*, de 74 canons, par les receveurs généraux des finances; *la Bourgogne* ou les *Etats-de-Bourgogne*, de 74 canons, par les états de Bourgogne (il est devenu successivement *la Côte-d'Or, la Montagne*, et *l'Océan*); *le Marseillais*, de 74 canons, par la chambre du commerce de Marseille; *l'Union*, de 64 canons, par les différentes offres réunies.

A Bordeaux, *l'Utile* et *le Ferme*, de 54 canons chacun, par les fermiers généraux; *le Flamand*, de 54 canons, par les états de Flandre; *le Bordelais*, de 54 canons, par le parlement, la ville de Bordeaux et la province de Guyenne.

A Lorient, *le Diligent*, de 74 canons, par les régisseurs de la poste; *les Six-Corps*, de 74 canons, par les six corps des marchands de Paris.

A Rochefort, *la Ville-de-Paris*, de 90 canons, par la ville de Paris.

A Brest, *le Saint-Esprit*, de 80 canons, par l'Ordre du Saint-Esprit; *le Citoyen*, de 74 canons, par les banquiers de la cour, les trésoriers généraux de l'extraordinaire des guerres, de l'artillerie, et le munitionnaire des vivres de l'armée.

A Dunkerque, *l'Artésienne*, de 44 canons, par les états d'Artois.

CHAPITRE XII.

(1) Le chef d'escadre Kerguelen, dans un *Mémoire sur Madagascar*, fait ressortir tous les avantages de cette dernière île, particulièrement de la baie d'Antongil et de l'île Marosse; il appuie sur les inconvénients de l'île de France où l'on a vu, dit-il, l'escadre de d'Acbé périr sur ses ancres, et qui est, dit-il encore, incapable, par sa position, de protéger les établissements français sur la côte de Malabar, de Coromandel, etc. Le savant voyageur Sonnerat, qui visitait l'île de France dans le même temps, ne la traite pas plus favorablement; il dit qu'elle ne peut être le centre du commerce français, que l'on n'y peut recevoir les ordres de France à temps, ni expédier assez promptement de ce point des troupes pour l'Inde. Il ajoute qu'il faudrait à la France un port à la côte de Malabar, d'où ses vaisseaux pussent toujours observer les mouvements de l'ennemi.

(2) En vertu de l'ordonnance de 1765, les membres du conseil de guerre, si l'accusé était officier, devaient être l'amiral, le vice-amiral, les lieutenants généraux et chefs d'escadre, et les plus anciens capitaines de vaisseau. Si l'accusé était matelot, le conseil de guerre devait être composé, sous la présidence du commandant du port, de l'intendant, ou, en son absence, du commissaire général, et de capitaines de vaisseau ou autres officiers de marine, pourvu qu'ils eussent au moins vingt-deux ans. Si l'accusé était soldat, c'était toujours le commandant du port qui présidait; mais les juges étaient pris dans les officiers de troupes. Les membres du conseil de guerre devaient toujours être au nombre de sept au moins, y compris le président. Le procès du matelot armé était instruit, à la réquisition du major ou de l'aide-major de la marine, par le prevôt de la marine ou son lieutenant *, en l'absence desquels l'aide-major de la marine instruisait le procès. Le major ou l'aide-major de la marine faisait les fonctions de procureur du roi, et donnait les conclusions interlocutoires ou définitives, nécessaires à l'instruction du procès, sans avoir voix délibérative. S'il s'agissait d'un soldat, c'était le major de la troupe de laquelle ce soldat faisait partie qui instruisait le procès et donnait les conclusions sans avoir voix délibérative. Les conseils de guerre qui étaient assemblés dans les ports devaient se tenir sur le vaisseau amiral ou dans un lieu de l'arsenal destiné à cet effet. Les juges, nommés à l'ordre par le major de la marine, étaient avertis la veille du jour que devait se tenir le conseil, et aucun d'eux ne pouvait se dispenser de s'y trouver et d'y opiner. Le jour de la tenue du conseil de guerre, le vaisseau amiral tirait, à neuf heures du matin, un coup de canon d'avis, et déployait son pavillon. Les membres du conseil allaient entendre la messe avant d'entrer en fonctions; ils devaient être à jeun. Le grand uniforme leur était prescrit. Tous les officiers du département maritime, même ceux des corps militaires étrangers à la marine, pouvaient tre présents au conseil de guerre, et devaient s'y tenir debout, chapeau bas et en

* Le prévôt de la marine était l'officier supérieur des archers de la marine ; il n'avait pas de juridiction et ne siégeait pas même parmi les juges, à moins qu'il ne fût gradué. Les archers de la marine étaient une sorte de milice sous les ordres de l'intendant, et composaient ce qu'on appelait la prévôté de la marine : ils avaient à leur tête un prévôt et un exempt : ils arrêtaient et conduisaient les individus soumis à la juridiction de l'intendant. On a quelquefois confondu le prévôt de la marine avec le prévôt d'équipage, individu tout à fait subalterne, bourreau engagé à bord des vaisseaux [illegible] pour faire les exécutions des coupables et les punir selon les sentences du conseil de guerre ; c'était lui qui donnait le fouet aux mousses et battait les malheureux qu'on amarrait sur des canons.

silence. Les juges étaient assis et couverts. On faisait asseoir l'accusé sur une sellette si les conclusions étaient à peine afflictive; sinon il comparaissait debout. Le président, après lui avoir fait prêter serment de dire la vérité, procédait à son dernier interrogatoire; chaque juge pouvait interroger à son tour l'accusé, qui était ensuite reconduit en prison. L'accusé étant sorti, le président prenait les voix pour le jugement; le dernier juge opinait le premier, et ainsi de suite, en remontant jusqu'au président, qui opinait le dernier. Celui qui opinait devait ôter son chapeau et dire à voix haute que, trouvant l'accusé convaincu, il le condamnait à telle peine, ordonnée pour tel crime; ou que, le jugeant innocent, il le renvoyait absous; ou encore, si l'affaire lui paraissait douteuse, faute de preuves, qu'il concluait à un *plus amplement informé*. A mesure que chaque juge donnait son avis, il l'écrivait au bas des conclusions, et signait. Par un sentiment d'equité et d'humanité qui caractérisait l'ordonnance de 1765, l'avis le plus doux devait prévaloir dans les jugements, si le plus sévère ne l'emportait de deux voix. L'avis du président n'était compté que pour une voix, de même que celui des autres juges. L'accusé étant jugé, le major faisait dresser la sentence; tous les juges signaient au bas, quand bien même ils auraient été d'un avis différent de celui qui avait prévalu: et il en était envoyé une expédition au ministre de la marine. Si l'accusé était condamné à mort ou à une peine corporelle, le major de la troupe, si c'était un soldat, ou le prévôt de la marine, si c'était un matelot, le faisait mettre à genoux pendant qu'un individu faisant les fonctions de greffier lui lisait sa sentence. Dans le cas de condamnation à mort, on lui donnait aussitôt un confesseur, et il était exécuté dans la journée. Dans l'autre cas, il restait en prison jusqu'au moment de l'exécution. Lorsqu'on amenait le criminel sur le lieu du supplice, les troupes étaient sous les armes, les officiers à leur poste; les tambours battaient aux champs; et il était publié un ban à la tête de chaque troupe, portant défense de crier: *Grâce!* sous peine de la vie. Le criminel étant arrivé au centre des troupes, on le faisait mettre à genoux et on lui lisait la sentence à haute voix; après quoi on le conduisait au lieu du supplice. Celui qui avait été condamné à être pendu était passé par les armes au défaut d'exécuteur. L'exécution étant faite, les troupes défilaient devant le mort.

(3) On a, entre autres ouvrages, de Pierre Bouguer: *Traité de la mâture des vaisseaux*, 1727; *Méthode d'observer sur mer la hauteur des astres*, 1729; *Manièr d'observer en mer la déclinaison de la boussole*, 1731; *la Figure de la terre déter minée par les observations de La Condamine et Bouguer*, 1749; *Nouveau traité c navigation et de pilotage*, 1753; *Manœuvre des vaisseaux*, 1757, etc.

(4) On a de Jean Bouguer: *Traité de navigation*, 1699.

(5) Le *Traité d'architecture navale*, de Duhamel, peut être considéré comme une suite au *Traité du navire*, de Bouguer.

(6) Cet ouvrage publié en 1764, a pour titre: *Traité des évolutions et des signaux*. Le *Dictionnaire* de Ducharbois le cite presque tout entier. Bigot de Morogues a fait aussi: *Mémoire sur la corruption de l'air dans les vaisseaux et sur les moyens d'y remédier*. La *Biographie universelle* dit: « Le port de Brest possède une collection de modèles relatifs à l'artillerie et aux constructions navales, qui prouve que Morogues réunissait des connaissances très-étendues dans ces deux parties. »

(7) « Les horloges marines de Berthoud, dit la *Biographie universelle* dans

l'article relatif à cet habile horloger-mécanicien, furent éprouvées par MM. de Fleurieu et Borda, qui vérifièrent qu'elles faisaient connaître la longitude en mer à un quart de degré ou cinq lieues au plus, après une traversée de six semaines. On remarqua aussi que l'explosion des canons ne troublait pas la régularité de leurs mouvements. Berthoud et Pierre Leroi firent tous deux en France des horloges à longitude. Quoiqu'ils aient employé des moyens différents, les machines qu'ils avaient construites eurent un succès à peu près égal; mais une plus longue expérience a fait donner la préférence aux horloges de Berthoud, et ce sont les seules dont on a fait usage par la suite. » Berthoud et Pierre Leroi (Jean-David), frère du précédent, s'occupèrent beaucoup d'architecture navale, particulièrement au point de vue de l'antiquité.

(8) On a de Chabert : *Voyage fait, en 1750 et 1751, sur les côtes de l'Amérique septentrionale*, Paris, 1753, in-4°. Chabert, dit la *Biographie universelle*, avait rassemblé des matériaux avec lesquels il espérait rédiger un atlas général des côtes de la Méditerranée, mais il ne put jamais terminer ce grand ouvrage. Il mourut, en 1805, après avoir été membre du Bureau des longitudes et associé à presque toutes les académies de l'Europe.

(9) Bori se fit connaître dans les sciences par une description de l'*octant à réflexion* pour la mer, qu'il publia en 1751. Il s'occupa beaucoup aussi d'administration maritime et coloniale, particulièrement pendant qu'il était gouverneur général de Saint-Domingue et des îles sous le Vent, en 1761. Ayant promptement reconnu la nécessité d'adoucir le régime colonial, dit la *Biographie universelle*, il proposa d'apporter au *Code noir* des améliorations également réclamées par l'humanité et la politique, desquelles l'Espagne venait de prendre l'initiative. Il insista surtout pour la suppression des milices dont le service pesait exclusivement sur la classe blanche. Ses vues furent adoptées. Mais, continue l'article de la *Biographie universelle*, soit qu'il se fût avancé au delà de la limite des réformes proposées à la métropole; soit, comme l'allégua le ministre Choiseul, contrairement à l'expérience, que la sûreté des colonies exigeât qu'elles fussent gouvernées par des officiers de l'armée de terre, Bori fut rappelé en 1761. Il réunit, au moment de la révolution, ses diverses études et publications administratives en un volume in-8°, sous le titre de : *Mémoires sur l'administration de la marine et des colonies, par un officier général de la marine, l'un des gouverneurs généraux de Saint-Domingue*. De concert avec plusieurs officiers de mérite, il avait entrepris un *Dictionnaire de la marine* qui ne fut point terminé. Il avait été nommé associé libre de l'Académie des sciences, en 1765, et avait été admis à l'Institut, en 1798, quand il mourut, le 8 octobre 1801.

(10) Il y a eu quatre savants du nom de Cassini. Le premier, Jean-Dominique Cassini, natif du comté de Nice, qui appartient au règne de Louis XIV, fut célèbre comme astronome. Le second, Jacques Cassini, fils de Jean-Dominique, aussi astronome, prit part, sans sortir de la France, son pays natal, aux travaux de Bouguer, La Condamine, Maupertuis, etc., lorsqu'ils mesuraient les degrés du méridien sous l'équateur et le cercle polaire. Le troisième, César-François Cassini de Thury, fils de Jacques, né en 1714 et mort en 1745, est celui à qui l'on doit la fameuse Carte dite de Cassini, continuée par le quatrième héritier connu de ce nom, Jacques-Dominique Cassini de l'Institut.

(11) L'île Choiseul, de l'archipel de Salomon, duquel la position et même l'existence étaient pour Bougainville un objet de doute.

(12) Cette côte était celle d'une île qui fait également partie de l'archipel de Salomon, dont on a parlé dans la note precédente, et qui porte le nom de Bougainville. La pente de ses hautes montagnes s'adoucit pour venir former de grandes vallees, et s'etendre ensuite en vastes plaines. Elle est couverte d'arbres jusqu'aux sommets les plus élevés qui semblent se perdre dans les nues.

(13) Le port Praslin est situé à la pointe nord-est de la baie que Dampier, en découvrant la Nouvelle Bretagne en 1700, avait nommee baie Saint-Georges. Dans le voyage que fit le navigateur anglais Carteret à cette baie, voyage dont Bougainville avait trouvé en ce lieu même de si récentes traces, il acquit la certitude que la baie qu'on croyait formée par les deux pointes d'une même terre etait un detroit d'environ cent lieues, separant deux îles. Carteret le suivit dans toute sa longueur, ouvrant ainsi, par cette découverte, une route plus courte et plus sûre que celle du nord aux navigateurs qui se rendraient de la mer du Sud aux Moluques. Il donna à ce détroit le nom de Saint-Georges, et à la terre qui en formait le côté le plus septentrional, celui de Nouvelle-Irlande.

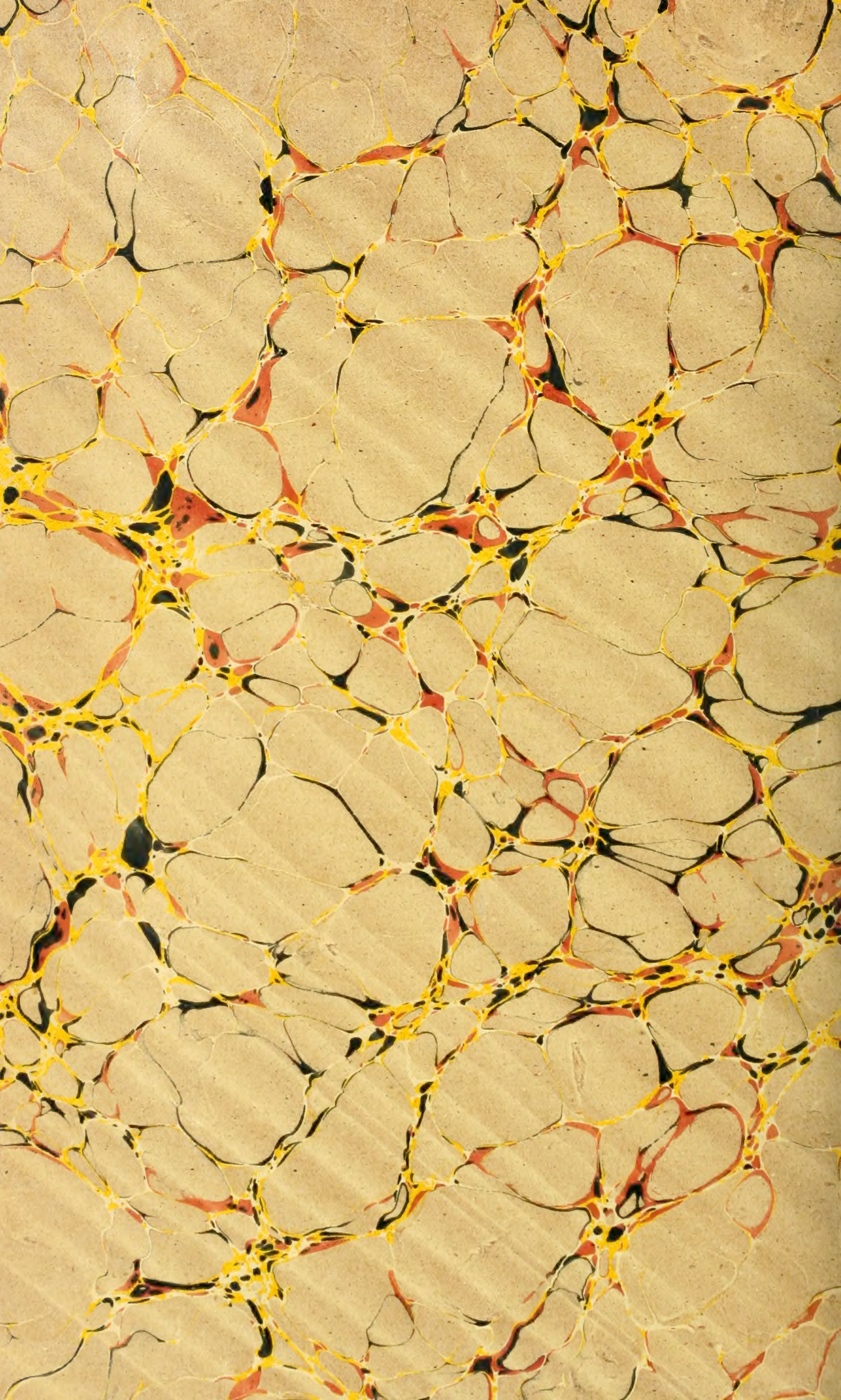
(14) *Mémoires de la campagne de découvertes dans la mer des Indes*, par le chevalier Grenier. Brest, 1 vol. in-4°, 1770.

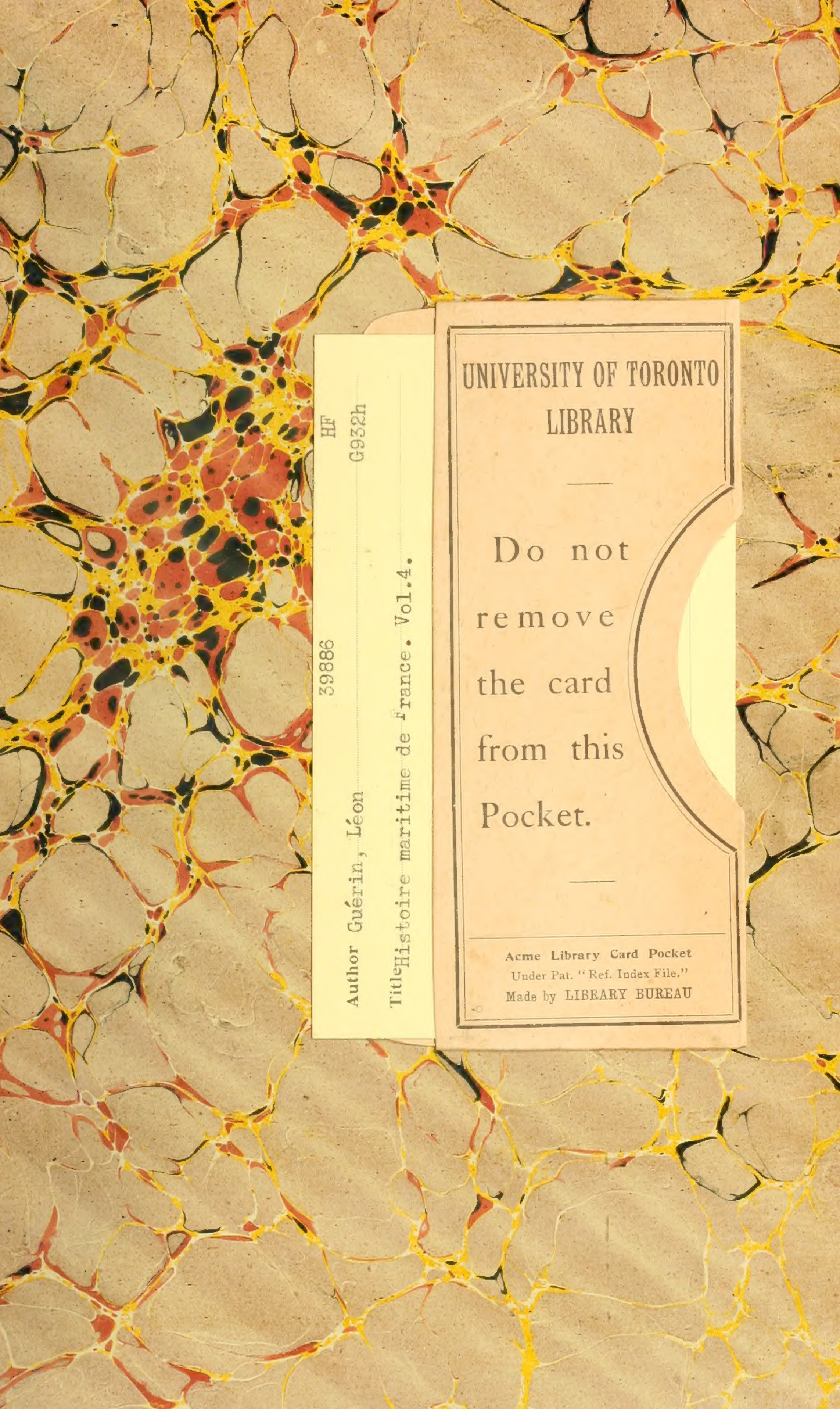
(15) *Voyage autour du monde*, par Bougainville, édition in-4°; *Voyage aux îles Malouines*, par Pernette, 2 vol. in-8°; — *Voyage de Surville* et *l'Atlas des voyages dans la mer du Sud recueillis par de Laborde*, à la Bibliothèque nationale; — *Voyages de Pages*, 2 vol. in-8°, 1682; — *Voyage a la mer du Sud, sous les ordres du capitaine Marion*. Paris, 1783; — Les cartes originales du depôt de la marine.

FIN DES PIÈCES JUSTIFICATIVES DU TOME QUATRIÈME.



Paris-Imp. PAUL DUPONT, 41, rue Jean Jacques Rousseau.




39886
HF
G932h
Author Guérin, Léon
Title Histoire maritime de France. Vol.4.
UNIVERSITY OF TORONTO
LIBRARY
Do not
remove
the card
from this
Pocket.
Acme Library Card Pocket
Under Pat. "Ref. Index File."
Made by LIBRARY BUREAU

